iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10(81)
październik
2014









ZWYKLI LUDZIE
KONTROLERZY



Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy

Czy wyobrażacie sobie Państwo przyjść do kina do teatru, opery i próbować się dostać na widownię bez okazania biletu bileterowi? A może próbowali Państwo wtargnąć na mecz piłkarski próbując ominąć kołowrotki? Czy przy wypełnianiu PIT-u kombinują Państwo jakby tu uniknąć zapłacenia podatku na przykład w wysokości 4,40 zł? Pewnie nie, bo czują Państwo, że nie pozwoli na takie nasze wybryki bileter, groźnie wyglądający ochroniarz albo urzędnik skarbowy.

Sporo, bo aż pięciu na stu pasażerów warszawskiej komunikacji nie ma podobnych skrupułów, gdy wsiada do autobusów, tramwajów, przechodzi przez otwarte bramki metra. Nie płacą za bilet, nawet 4,40 zł, a gdy sprawdza ich kontroler obarczają go winą za własną nieuczciwość. Robią to przy świadkach, często przy ich aprobacie albo zupełnej obojętności.

Tracimy na tym wszyscy, również, a może przede wszystkim ci pasażerowie, którzy uczciwie codziennie płacą za bilet. Roczny koszt strat z tego tytułu, dyrektor pionu handlowego ZTM Grzegorz Dziemieszczyk, szacuje na 20 mln zł. Mówi o tym m.in. w wywiadzie dla iZTM. W numerze przyglądamy się też codziennej pracy kontrolerów. Mówią nam o problemach, jakie napotykają podczas wypełniania służbowych obowiąz-ków, ale także o tym kim są i co robią poza pracą. **Rozmowy udzielił nam też jeden z najbardziej znanych byłych polskich bokserów Przemysław Saleta. Z bliska zapoznał się z pracą kontrolera, przez jeden dzień sprawdzając bilety w warszawskich autobusach i metrze**.

W naszych stałych rubrykach przedstawiamy dalszą historię kolei mareckiej, a Łukasz Filipczak zabiera nas do muzeum tramwajów w angielskiej miejscowości Crich.

W aktualnościach informujemy o zmianach w komunikacji. W związku z powrotem ruchu na Prostą, Świętokrzyską i Targową jest ich sporo.

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Olgierd Kwiatkowski

Skład: Maciej Beister

Nakład: 8473

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Autobusy wracają na Prostą, Świętokrzyską i Targową. Jakie zmiany?

Od 1 października komunikacja wróciła na ulicę Prostą, od 3 października na - zamknięty do tej pory odcinek - ul. Targowej. Zmienione zostały trasy kilku tras autobusów i tramwajów, także linii nocnych.

Zmiany po otwarciu ulicy Prostej i Świętokrzyskiej

Przywrócenie ruchu kołowego na ulicy Prostej i Świętokrzyskiej, na odcinku Karolkowa – Nowy Świat, będzie jednoznaczne ze zmianą tras linii tramwajowej **10** oraz linii autobusowych **105**, **109**, **159**, **178** i **518**. Tramwaje i autobusy będą kursowały na trasach:



Linia 10: **WYŚCIGI** - ... - al. Jana Pawła II - Prosta - Kasprzaka - Skierniewicka - Wolska - ... - **OS. GÓRCZEWSKA**

Linia 105: **OS. GÓRCZEWSKA** - ... - Kasprzaka - Prosta - rondo Daszyńskiego - Towarowa - Grzybowska - ... - **BROWARNA**



Linia 109: **OS. GÓRCZEWSKA** -... - Kasprzaka - Prosta - rondo Daszyńskiego - Prosta - rondo ONZ - al. Jana Pawła II - tunel pod al. Jana Pawła II - **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** - Emilii Plater - Świętokrzyska - rondo ONZ - Prosta - rondo Daszyńskiego - Prosta - Kasprzaka - ...)

Linia 159: **KOŁO** - ... - Kasprzaka - Prosta - rondo Daszyńskiego - Towarowa - ... - **EC SIEKIERKI**

Linia 178: **PKP URSUS** - ... - Kasprzaka - Prosta - rondo Daszyńskiego - Prosta - rondo ONZ - Świętokrzyska - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Miodowa - ... - **KONWIKTORSKA**

Linia 518: **NOWODWORY** - ... - Nowy Świat - Świętokrzyska - Emilii Plater - Al. Jerozolimskie - al. Jana Pawła II - **DW. CENTRALNY 18** (dotychczasowy DW. CENTRALNY 60, powrót: **DW. CENTRALNY 18** - al. Jana Pawła II - rondo ONZ - Świętokrzyska - Nowy Świat).

W weekendy

W związku z zamknięciem dla ruchu Krakowskiego Przedmieścia – autobusy linii **178** będą kursowały na trasie: **PKP URSUS** - ... - Kasprzaka – **Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – rondo ONZ – Świętokrzyska – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Królewska** – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska - Miodowa (powrót: Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego) - ... - **KONWIKTORSKA**

W związku z zamknięciem dla ruchu Krakowskiego Przedmieścia – autobusy linii **518** będą kursowały na trasie: **NOWODWORY** - ... - Miodowa - Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska - Krakowskie Przedmieście - Nowy Świat – **Świętokrzyska – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY – al. Jana Pawła II – rondo ONZ – Świętokrzyska** – Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście – Królewska - pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa).

Zmiany po otwarciu ulicy Targowej

Linia 120: **DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/** – Kijowska – Targowa – al. Solidarności – Radzymińska – ... – **OLESIN**

Linia 125: **MIĘDZYLESIE** – ... – Zamoyskiego – Targowa – Ratuszowa (powrót: Cyryla i Metodego – Targowa) – Jagiellońska – **PL. HALLERA**

Linia 135: **PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA** – ... – Zamoyskiego – Targowa – al. Solidarności – Szwedzka – ... – **PL. HALLERA**

Linia 162: **EC. SIEKIERKI** – ... – Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei (powrót: Kłopotowskiego) – Targowa – al. Solidarności – ... – **TARGÓWEK**

Linia 166: **PL. HALLERA** – Dąbrowszczaków – Inżynierska – Wileńska – Targowa (powrót: Targowa – Ratuszowa) – al. Zieleniecka – ... – **KABATY-STP**

Linia 169: **DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/** – Kijowska – Targowa – 11 Listopada (powrót: 11 Listopada – Ratuszowa – Inżynierska – Wileńska – Targowa) – ... – **BRÓDNO-PODGRODZIE**

Linia 170: **PKP ZACISZE-WILNO** – ... – Radzymińska – Ząbkowska – Targowa – Ratuszowa – Dąbrowszczaków (powrót: Inżynierska – Wileńska – Targowa) – ... – **RONDO STARZYŃSKIEGO**

Linia 226: **METRO RATUSZ ARSENAŁ** – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – Zamoyskiego – Grochowska – **WIATRACZNA**

Linia 338: **ZAJEZDNIA UTRATA** – ... – Radzymińska – Ząbkowska – Targowa – Ratuszowa (powrót: Cyryla i Metodego – Targowa) – Jagiellońska - **PL.HALLERA**

Linia 460: **ZAJEZNIA STALOWA** – Stalowa – Szwedzka – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – ... – **METRO RATUSZ ARSENAŁ**





Linia 509: **NOWODWORY** – ... – Jagiellońska – Cyryla i Metodego – Targowa (powrót: Targowa – Ratuszowa – Jagiellońska) – al. Zieleniecka – ... – **GOCŁAW**

Linia 517: **TARGÓWEK** – ... – Radzymińska – al. Solidarności – Targowa – al. Zieleniecka – ... – **URSUS-NIEDŹWIADEK**

Jednocześnie, w związku z przywróceniem zarówno, Prostej i Świętokrzyskiej jak i Targowej zostaną zmienione trasy autobusowych linii nocnych **N02, N03, N11, N12, N13, N14, N21, N32, N35, N38, N41, N44, N45, N46, N61, N62, N63, N64, N71, N85, N88, N91, N95**:

Linia N02: **MARYSIN** - ... - Targowa - al. Solidarności - ... - **METRO MŁOCINY**

Linia N03: **NOWODWORY** - ... – pl. Hallera - Dąbrowszczaków - Inżynierska - Wileńska - Targowa (powrót: Targowa - Ratuszowa - Dąbrowszczaków) - Kijowska - ... - **URSYNÓW PŁN.**

Linie N11, N61: **SKARBKA Z GÓR/MARKI (STRUGA)** - ... - Ząbkowska – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – pl. Bankowy – Marszałkowska – Świętokrzyska – Emilii Plater – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy)

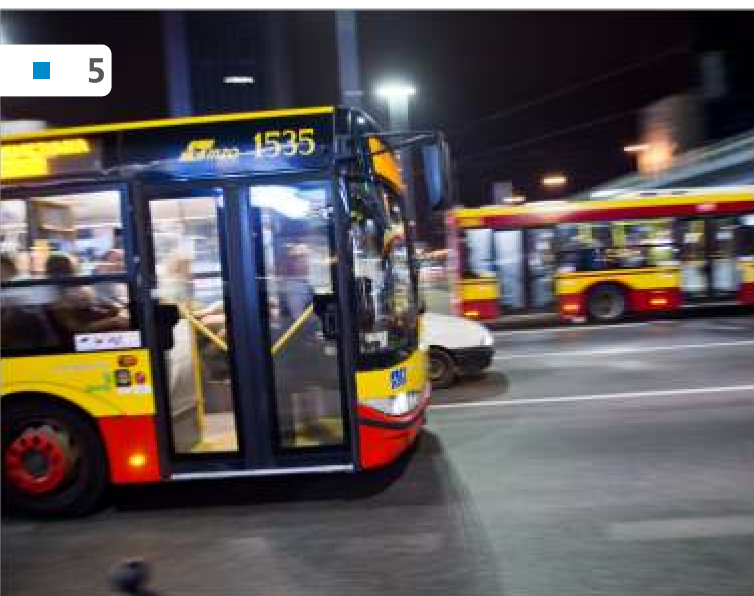
Linie N12, N46, N62 – zmiana tylko w kierunku pętli: TARGÓWEK/METRO MŁOCINY/WOŁOMIN (OS. NIEPODLEGŁOŚCI):
DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Świętokrzyska – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – rondo Radosława - ... - **TARGÓWEK/METRO MŁOCINY/WOŁOMIN (OS. NIEPODLEGŁOŚCI)**

Linie N13, N63 – zmiana tylko w kierunku pętli NOWODWORY / LEGIONOWO (OS. JAGIELLOŃSKA):
DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy - ... - **NOWODWORY/LEGIONOWO (OS. JAGIELLOŃSKA)**

Linie N14, N64: **OLESIN/CHOSZCZÓWKA** - ... - pl. Hallera – Jagiellońska – Cyryla i Metodego – Targowa – Kłopotowskiego – Wybrzeże Szczecińskie – (powrót: Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Targowa – Ratuszowa – Jagiellońska) - ... - Kopernika – Świętokrzyska – rondo ONZ - al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – Kopernika - ... - **OLESIN/CHOSZCZÓWKA**

Linia N21: **STARA MIŁOSNA** - ... - Zamoyskiego – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy - al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – Zamoyskiego)

Linie N32, N35, N38, N85, N88 – zmiana tylko w kierunku pętli CENTRUM:
LOTNISKO CHOPINA/URSUS-NIEDŹWIADEK /P+R AL. KRAKOWSKA/PRUSZKÓW (OS. STASZICA)/JANKI (PL. SZWEDZKI) - ... - Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – **CENTRUM**



Linia N41: **MŁOCINY-UKSW** - ... - pl. Bankowy – Marszałkowska – Świętokrzyska – Emilii Plater – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy)

Linia N44: **ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ** - ... - Miodowa – Krakowskie Przedmieście - Nowy Świat – Świętokrzyska – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Świętokrzyska – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Miodowa - ... - **ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ**

Linia N45: **KAROLIN** - ... Obozowa - Płocka - Kasprzaka – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – rondo ONZ – Świętokrzyska – Emilii Plater – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – rondo ONZ – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Płocka – Wolska – Młynarska)

Linia N71: **WOLA GRZYBOWSKA** - ... - Kijowska – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy - al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – Kijowska)

Linia N91 – zmiana tylko w kierunku pętli CM. PÓŁNOCNY – BRAMA ZACH.
DW. CENTRALNY (pętla) – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – pl. Bankowy - ... - **CM. PÓŁNOCNY – BRAMA ZACH.**

Linia N95: **OS. GÓRCZEWSKA** - ... - Obozowa - Płocka - Kasprzaka – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – rondo ONZ – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Płocka – Obozowa – Wolska – Młynarska).

W weekendy

W związku z zamknięciem dla ruchu Krakowskiego Przedmieścia – autobusy linii **N44** będą kursowały na trasie: **ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ** - ... - Miodowa - Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – **Królewska - Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Świętokrzyska** – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY** (powrót: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – **Świętokrzyska – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Królewska** - pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska - – Miodowa - ... - **ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ**).

Wygodniej na Targówku, Bródnie i w Rembertowie

Nowa linia 356 łącząca Bródno z Targówkiem Mieszkaniowym; całotygodniowa linia 225 w miejsce 325; wydłużenie trasy linii 409 na Bródno. Wraz z początkiem października Zarząd Transportu Miejskiego – po konsultacjach z mieszkańcami Targówka, Bródna i Rembertowa oraz dzielnicowymi radnymi – wprowadzi zmiany w kursowaniu lokalnych linii autobusowych.

1 października wyjechała na ulice nowa linia autobusowa **356**, która będzie obsługiwała trasę: **SUWALSKA - Łabiszyńska - Łojewska - Chodecka - Kondratowicza (powrót: Kondratowicza - Łabiszyńska) - św. Wincentego - Borzymowska - Trocka - Pratulińska - Handlowa - Myszkowska - Ossowskiego - WITEBSKA** (powrót: **Ossowskiego - Handlowa - Pratulińska**).

O nowe połączenie autobusowe prosili mieszkańcy i radni Targówka. W trakcie spotkań, organizowanych m.in. w ramach konsultacji społecznych o układzie komunikacyjnym po otwarciu odcinka centralnego II linii metra, mieszkańcy sygnalizowali, że kursy realizowane przez linię 156 są niewystarczające. **Nowa linia autobusowa zapewni osobom mieszkającym na Targówku Mieszkaniowym wygodne połączenie m.in. z Urzędem Dzielnicy Targówek, Szpitalem Bródnowskim oraz zespołem szkół przy ulicy Olgierda**.

Na odcinku Bródno – Targówek Mieszkaniowy autobusy linii 156 i 356 wspólnie będą realizowały kursy co 15 minut.

4 października rozpocznie kursy **całotygodniowa linia 225**, która zastąpi linię 325 kursującą obecnie w dni robocze. Autobusy linii 225 będą obsługiwały tę samą trasę, co linia 325: **GOCŁAW – Fieldorfa – Ostrobramska – Marsa – Chełmżyńska – Strażacka – Czwartaków – MOKRY ŁUG**.

Zdaniem mieszkańców Wygody oraz radnych miejskich i radnych Rembertowa, linia kursująca siedem dni w tygodniu zdecydowanie ułatwi mieszkańcom Wygody dojazd do centrum Rembertowa.

Od weekendu, **4-5 października**, dla autobusów linii **409** będzie obowiązywała **wydłużona trasa**, łącząca Cmentarz Północny i Cmentarze Powązkowskie z Cmentarzem Bródnowskim. Linia będzie kursowała na trasie: **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH. – ... – Okopowa – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – św. Wincentego – Kondratowicza – Chodecka – BRÓDNO-PODGRODZIE**.

Rozkłady jazdy linii 409 i 500 – na wspólnym odcinku – zostaną skoordynowane. Autobusy obu linii będą łącznie realizowały sześć kursów na godzinę.

Połączenie ze stacją w Otwocku

1 października na swoje trasy wyruszyły pierwsze linie lokalne w południowo-wschodniej części aglomeracji warszawskiej. Linie L20 i L22 dowożą do stacji kolejowej w Otwocku ze Świerka i Wólki Mlądzkiej.

Linie zostają uruchomione na wniosek władz Otwocka. Miasto jest włączone w zintegrowany system transportowy aglomeracji. Jego mieszkańcy mogą dojeżdżać do Warszawy pociągami SKM (linia S1), pociągami Kolei Mazowieckich w ramach Wspólnego Biletu oraz autobusami linii podmiejskiej 702. Kolejnym etapem na drodze do integracji komunikacji między Otwockiem a Stolicą jest właśnie uruchomienie dwóch lokalnych linii dowożących mieszkańców peryferyjnych części miasta do jego ścisłego centrum, do szkół i do kolei. To pierwsze „eLki" na terenie powiatu otwockiego jak i całej południowo-wschodniej części warszawskiej aglomeracji.

Linia L20 będzie kursowała na trasie: **KUPIECKA (Otwock) – Kupiecka – Staszica –Świderska – Orla (powrót : Orla – Andriollego – Kupiecka) – Powstańców Warszawy – Andriollego – Pułaskiego – Poniatowskiego – Narutowicza – ŚWIERK**

Trasa **linii L22** będzie następująca: **KUPIECKA (Otwock) – Kupiecka – Staszica –Świderska – Orla (powrót : Orla – Andriollego – Kupiecka) – Powstańców Warszawy – Andriollego – Filipowicza – Żeromskiego – Szosa Lubelska – Wspaniała – Wypoczynkowa – Żeromskiego – WÓLKA MLĄDZKA**



Ułatwienia dla pasażerów dojeżdżających z Mińska Maz.

Duże udogodnienie dla pasażerów korzystających z komunikacji publicznej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego i jednocześnie z usług PKS w Mińsku Mazowieckim. Od 20 października te osoby będą mogły zakodować bilet długookresowy ZTM wraz z biletem miesięcznym PKS na jednej karcie.

To efekt porozumienia zawartego między ZTM a PKS Mińsk Mazowiecki S.A. w sprawie wprowadzenia **Mińsko Mazowieckiej Karty Miejskiej (MMKM)**.

Rozwiązanie to ułatwi integrację systemu komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM z komunikacją lokalną. Pasażerowie, którzy skorzystają z tego rozwiązania zyskają na czasie dzięki możliwości jednoczesnego zakupu – na jednej karcie i w jednym miejscu (punkt sprzedaży na dworcu PKS w Mińsku Mazowieckim) – biletu miesięcznego PKS i biletu okresowego ZTM. PKS Mińsk Mazowiecki prowadzi także prace nad uruchomieniem kolejnych punktów sprzedaży MMKM: w Halinowie, Poświętnem, Wołominie, Latowiczu, Stanisławowie oraz Dobrem.

Osoby, które chcą skorzystać z MMKM powinny pamiętać, że pierwsze kodowanie (wraz z personalizacją) oraz kolejne kodowanie biletów na karcie będzie się odbywać wyłącznie w punktach wyznaczonych przez PKS Mińsk Mazowiecki. Karta umożliwia skorzystanie wyłącznie z możliwości zakodowania na niej biletów ZTM. Nie będzie wobec tego możliwe płacenie nią za postój w strefie płatnego parkowania w Warszawie.



Karty dla dzieci z rodzin wielodzietnych

We wszystkich punktach Punktu Obsługi Pasażerów ZTM można składać wnioski o karty dla dzieci z rodzin wielodzietnych uprawniającą do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską.

Do bezpłatnych przejazdów uprawnione są uczące się dzieci z rodzin, w których jest czworo i więcej dzieci, zamieszkałe na terenie m.st. Warszawy, nie dłużej niż do 30 września roku kalendarzowego, w którym kończą 21 rok życia.

Poprzez rodzinę należy rozumieć „osoby spokrewnione lub niespokrewnione pozostające w faktycznym związku, wspólnie zamieszkujące i gospodarujące". W związku z tym, warunkiem jest aby wymienione we wniosku osoby zamieszkiwały wspólnie pod jednym adresem w Warszawie.

Aby otrzymać karty dla dzieci wnioskodawca (rodzic lub opiekun prawny dziecka) musi wypełnić „Wniosek o wydanie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej dla dzieci z rodzin posiadających czworo lub więcej dzieci", do którego należy dołączyć następujące dokumenty:

1) dowód osobisty rodzica lub opiekuna prawnego (wnioskodawcy) – do wglądu,
2) w przypadku dzieci i młodzieży od 1 października roku kalendarzowego, w którym kończą 7 lat do ukończenia 16. roku życia – ważne legitymacje szkolne lub inne dokumenty ze zdjęciem potwierdzające datę urodzenia. Dokument zostanie poświadczony „za zgodność z oryginałem" przez pracownika POP
3) w przypadku młodzieży od 17 roku życia do 30 września roku kalendarzowego, w którym kończą 21 rok życia – ważne legitymacje szkolne lub studenckie. Dokument zostanie poświadczony „za zgodność z oryginałem" przez pracownika POP

4) dokumenty potwierdzające stopień pokrewieństwa, (np. skrócony odpis aktu urodzenia dzieci). Okazywane dokumenty zostaną poświadczone „za zgodność z oryginałem” przez pracownika POP. W przypadku rodzin rekonstruowanych niezbędne jest złożenie odpowiedniego oświadczenia we wniosku przez obydwoje rodziców/opiekunów. Każdy z rodziców/opiekunów prawnych potwierdza stopień pokrewieństwa w stosunku do dzieci własnych.

W ramach udogodnienia, w przypadku osób zameldowanych w Warszawie istnieje możliwość sprawdzenia w Punkcie Obsługi Pasażera ZTM, stopnia pokrewieństwa pomiędzy wymienionymi we wniosku członkami rodziny.

Zapraszamy do składania wniosków we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, specjalnie dedykujemy Punkty Obsługi Pasażerów ZTM przy ul. Żelaznej 61 oraz przy węźle komunikacyjnym Młociny.



Tłumy na Ostrobramskiej

Kilka tysięcy osób odwiedziło w sobotę 20 września zajezdnię autobusową „Ostrobramska”, gdzie odbył się piknik z okazji Dni Transportu Publicznego.

Organizatorami imprezy byli: Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Szybka Kolei Miejska oraz Zarząd Transportu Miejskiego. Każda z tych firm przygotowała dla gości festynu stoisko przy którym można było spotkać się ze specjalistami od miejskiej komunikacji, uczestniczyć w konkursach, otrzymać atrakcyjne gadżety. Zwiedzający mogli z bliska obejrzeć historyczne pojazdy: omnibusy konne (oczywiście bez koni), zabytkowe autobusy w tym legendarny Chausson, a także nowoczesny Mercedes Benz Unimog U400, stanowiący wyposażenie służb technicznych metra.





W weekendowym programie Dni Transportu Publicznego znalazły się również przejazdy specjalnymi liniami dowozowymi obsługiwanymi zabytkowymi i współczesnymi autobusami: z zajezdni „Ostrobramska” do zajezdni tramwajowej „Praga” przy ulicy Kawęczyńskiej i ze stacji Metro Politechnika do zajezdni „Ostrobramska”. W niedzielę, ci który na stoisku Metra Warszawskiego otrzymali wejściówki, zwiedzali teren Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty.

„Dzięki za super imprezę! Było fantastycznie! Mój syn już nie może doczekać się następnych dni otwartych” – napisała na profilu ZTM na facebooku jedna z uczestniczek sobotniego pikniku. My również dziękujemy i zapraszamy za rok.

Kontroler – praca dla dobra nas wszystkich

- Szokujące są nie dane o liczbie nieuczciwych pasażerów i straty jakie wskutek ich kradzieży ponosi Warszawa, ale przyzwolenie społeczne na tego typu zachowania, obrona nieuczciwości. Trudno mi zrozumieć, że to kontroler biletów stawiany jest po stronie zła, a „gapowicza" uznaje się za poszkodowanego – mówi **dyrektor pionu Handlowego ZTM Grzegorz Dziemieszczyk**

Ile Warszawa traci przez gapowiczów?

- Na stu skontrolowanych pasażerów pięciu jeździ bez ważnego biletu. Być może w rzeczywistości oszukujących nas jest więcej i ta wartość powinna być nieco wyższa, trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że zdarzają się jeszcze nieuczciwi pasażerowie, którzy widząc kontrolera zdążą skasować bilet lub zakupić go przez telefon komórkowy, a także tacy, którzy po prostu uciekają. Na podstawie tych pięciu procent z ogólnej liczby skontrolowanych możemy jednak przystąpić do szacunkowych obliczeń strat. Przychody z biletów stanowią dziś około 800 milionów złotych, z czego 20 milionów pochodzi z windykacji. Uwzględniając w naszych rachunkach odzyskaną od gapowiczów sumę mimo wszystko jesteśmy pozbawiani rokrocznie 20 milionów czystego zysku. Za taką kwotę można byłoby zakupić trzy nowoczesne tramwaje typu PESA albo 20 nowoczesnych autobusów albo kilkaset lśniących nowością wiat przystankowych. Straty dla ZTM, Warszawy i warszawiaków są więc ogromne i nad tym wszyscy bolejemy.

Jak w tej niechlubnej statystyce wygląda Warszawa na tle innych polskich miast?

- Nikt nie lubi się chwalić takimi danymi. Nie ma też oficjalnych statystyk, dokumentów złożonych chociażby w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Zgłębiamy więc problem, prowadząc nieoficjalne rozmowy z kierownikami placówek komunikacyjnych z innych miast. Wiemy więc, że w polskich miastach, w autobusach i tramwajach jeździ od trzech do 10 procent gapowiczów. Warszawa jak na tak duże miasto nie znajduje się wcale na szczycie tej klasyfikacji, co mnie niezmiernie cieszy. Bliżej jesteśmy 3 procent niż 10 procent gapowiczów. Wahania w naszym mieście występują w przedziale 4,5 – 5,5 procent. To wynik bardzo pozytywny. W stolicy tendencja utrzymuje się na stałym poziomie od 2005 roku, czyli liczba gapowiczów niestety nie maleje, ale na szczęście nie rośnie.

Czy przejazd bez ważnego biletu to jedyna forma okradania miejskiej komunikacji?

- Od półtora roku sukcesywnie zwiększyła się liczba nielegalnych doładowań kart miejskich. ZTM udało się namierzyć aż 60 tysięcy takich oszustw. To też jest forma przejazdu „na gapę". Ktoś wszedł w nielegalne posiadanie uprawnień do przejazdu, które mu nie przysługiwało. Zapłacił za to osobie, która wzbogaciła się na przestępstwie. Niezwłocznie po powzięciu informacji o trwającym nielegalnym procederze przystąpiliśmy do wielorakich działań mających na celu zniwelowanie takiego zjawiska. Jesteśmy przekonani, że od 1 stycznia ten proceder ostatecznie się skończy i nielegalne doładowanie będzie trudne, czy wręcz niemożliwe. Wprowadzamy nowy system, który skutecznie to uniemożliwi.

Na początku zeszłego roku mieliśmy też duży problem ze sfałszowanymi legitymacjami honorowych dawców krwi. Proceder ustaje, choć jeszcze w tym miesiącu zgłosiliśmy do prokuratury kilka przypadków tego typu fałszerstw.

Mimo tych szokujących danych, cały czas istnieje społeczna akceptacja dla „gapowiczów". To kontroler biletów jest tym złym, a pasażer złapany bez biletu ofiarą...

- Szokujące są nie dane o liczbie nieuczciwych pasażerów i straty jakie wskutek ich kradzieży ponosi Warszawa, ale przyzwolenie społeczne na tego typu zachowania, obrona nieuczciwości. Trudno mi zrozumieć, że to kontroler biletów stawiany jest po stronie zła, a „gapowicza" uznaje się za poszkodowanego. Takie podejście niezmiernie nas dziwi, bo przecież żyjemy w państwie prawa. Od 25 lat cieszymy się wolnością. Trochę inaczej Polacy podchodzili do tego problemu w czasach PRL-u. Wtedy autobusy, tramwaje, cały transport miejski był mieniem publicznym. Wszystko to należało do państwa, które nie było wolne. No to istniało „społeczne przyzwolenie" na kradzież i łatwiej było ją usprawiedliwić. Ale dziś? Sposób traktowania kontrolerów w tak nieprzyjazny sposób jest dla mnie zupełnie niezrozumiały. Przecież miejski transport stanowi część mienia samorządowego, utrzymujemy go my wszyscy – z naszych podatków. Pasażer, który nie skasował biletu, okrada nas, płacących podatki uczciwych współpasażerów. Zabiera pieniądze innym mieszkańcom Warszawy. Przyczynia się do tego, że system komunikacyjny rozwija się nie tak szybko jak powinien.

Sądzi więc pan, że dawniej było łatwiej kontrolerowi?

- Kontroler nie był może formalnie traktowany jako funkcjonariusz publiczny, ale pasażerowie podchodzili do niego z większym respektem. Jeżeli wezwał „złego" milicjanta, to wtedy dopiero był postrzegany jako „zły" przedstawiciel władzy. Później w latach 90. lepszy wizerunek kontrolerów osłabł, myślę, że stało się tak w wyniku postępowania firm kontrolno-ochroniarskich i windykacyjnych czasami postępujących dość bezwzględnie. Za dużo było negatywnych wydarzeń związanych z ich działalnością.
Dziś postępowanie wobec kontrolera jest często pochodną



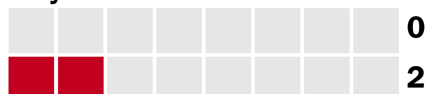
LICZBA ATAKÓW NA KONTROLERÓW

2013
2014 (dane za pierwsze półrocze)

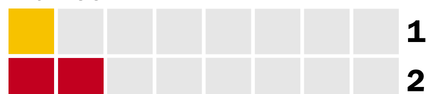
Styczeń


0
4

Luty


0
2

Marzec


1
2

Kwiecień


0
8

Maj


0
5

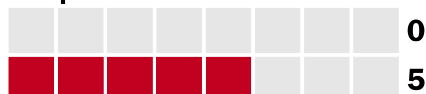
Czerwiec


2
6

Lipiec


0
4

Sierpień


0
5

Wrzesień


0

Październik


0

Listopad


2

Grudzień


4

Dane: Biuletyn ZTM Warszawa

złego wizerunku ZTM w mediach, wpisów na portalach społecznościowych, niefortunnych wypowiedzi niektórych ludzi w mediach. Podam niedawny przykład. W grudniu 2013 roku ZTM szukał pewnych rozwiązań dzięki którym można było wprowadzić oszczędności. Odbywały się więc dyskusje na temat zawieszenia nocnej linii metra, potem na temat likwidacji bądź zmiany części linii autobusowych, tramwajowych. Wtedy każde działanie ZTM było odbierane negatywnie. Dostało się i kontrolerom. Wypisanie przez kontrolera mandatu za jazdę powyżej 20 minut, gdy pasażer posiadał 20-minutowy bilet, ukaranie turysty z zagranicy albo osoby ciężarnej, każde z tego typu zdarzeń wiązało się ze złą oceną naszych działań. Gdzieś w tle pojawiło się przyzwolenie na jazdę bez biletów, bo „system jest zły".

My musimy jednak być wyczuleni na te delikatne sprawy. Szkolimy kontrolerów w ten sposób, żeby w każdej sytuacji potrafili zachować zimną krew, nie tracili nerwów, godnie reprezentowali naszą firmę i nasze miasto.

Odgryzienie ucha to najbardziej drastyczny przykład potraktowania kontrolera przez pasażera. Czy często dochodzi do napaści fizycznej na kontrolerów?

- Gwałtowne nasilenie tych ataków nastąpiło pod koniec ubiegłego roku i na początku obecnego. Na szczęście, ostatnio zrobiło się trochę spokojniej. Pomogło nam nagłośnienie medialne tych spraw. Liczymy bardzo na rozpoczynającą się kampanię ZTM. Kontroler biletów wykonuje bardzo ciężką i odpowiedzialną pracę. Nie jest to osoba, która została „wypuszczona z koszar", by wszystkich ciemiężyć. W tym zawodzie pracują ludzie, którzy mają swoje rodziny, pasje, marzenia. Najważniejsze, że pracują w imieniu nas wszystkich, działają w interesie pasażerów, dla dobra miasta, po to, żebyśmy wszyscy nie musieli płacić za usługę komunikacyjną więcej niż powinniśmy.

A nie byłoby dobrym pomysłem – dla większego bezpieczeństwa – uczynienie kontrolera funkcjonariuszem publicznym?

- Wystąpiliśmy z takim postulatem do Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej o odpowiednie wsparcie i bezpośrednio do Kancelarii Premiera. Takie wnioski kierują również inne miasta. Nie jest nam łatwo wprowadzić takie przepisy. Latem Trybunał Konstytucyjny zmniejszył nawet uprawnienia kontrolerów. Zakwestionował przepis Prawa Przewozowego, na mocy którego podróżny – pod groźbą kary grzywny - w czasie kontroli musi zastosować się do wydanego mu przez kontrolera polecenia pozostania w określonym miejscu. Niestety, jest to kolejne przyzwolenie na uniknięcie kary przez nieuczciwych pasażerów. Jeśli w ustawie znajduje się dyspozycja, musi również pojawić się sankcja. W tym wypadku to nie zadziałało.

Niektórzy kontrolerzy chodzą w towarzystwie agentów ochrony. Czy takie rozwiązanie znacznie zwiększa bezpieczeństwo pracowników ZTM.

- Takie działania rzeczywiście mają miejsce. Obecność agentów wymagana jest szczególnie na liniach nocnych czy, w ciągu dnia, na liniach podmiejskich. Niekiedy współpracujemy także z policją, a od października dojdą kontrole w asyście strażników miejskich. Takie formy pracy bardzo nam pomagają. To działalność prewencyjna. Mało kto decyduje się na zaatakowanie kontrolerów, jeśli obok są agenci ochrony. A asysta policji praktycznie eliminuje napaść. Takich wspólnych działań mamy zbyt mało. Niestety, bo przynoszą zadawalające efekty.



Przychody z biletów stanowią dziś około 800 milionów złotych, z czego 20 milionów pochodzi z windykacji. Uwzględniając w naszych rachunkach odzyskaną od gapowiczów sumę mimo wszystko jesteśmy pozbawiani rokrocznie 20 milionów czystego zysku

Czy ZTM działa równocześnie miękko, edukacyjnie, tak żeby uświadomić – szczególnie młodym pasażerom – jak pożyteczna jest praca kontrolera?

- Wspólnie z grupą kontrolerów prowadziliśmy zajęcia w szkołach, a nawet w autobusach. Bardzo zainteresował nas ostatnio pomysł przedstawiony przez naszych pracowników, którzy uczestniczyli w Birmingham w stażu w miejscowej firmie komunikacyjnej CENTRO. Tam właśnie, codziennie w siedzibie firmy odbywają się zajęcia z uczniami szkół, poświęcone również podejściu do kontrolerów. Do takich lekcji edukacyjnych przeznaczone są dwie sale. Taka idea warta byłaby zastosowania w Warszawie. Może nie zrobimy tego u nas w ZTM-ie, ale chcielibyśmy dotrzeć znów do szkół, żeby prowadzić zajęcia na których mówilibyśmy o bezpieczeństwie ruchu, bezpiecznym zachowaniu się w środkach komunikacji miejskiej, ale poruszylibyśmy także aspekt zakupu biletu i jego posiadania w trakcie przejazdu.

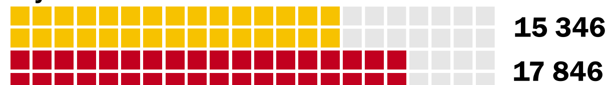
A jaki wpływ na pasażerów wywierają kobiety-kontrolerki? Czy łagodzą obyczaje nieuczciwych pasażerów?

- W stosunku do mężczyzn tak, w stosunku do kobiet raczej nie. Nie odnotowaliśmy jednak wypadków napaści na kontrolerki. Pracuje ich niewiele – łącznie osiem. Na 200 osób, to bardzo mała liczba.

ŁĄCZNA LICZBA PASAŻERÓW BEZ WAŻNEGO BILETU

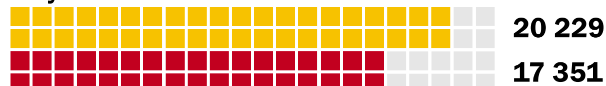
2013
2014 (dane za pierwsze półrocze)

Styczeń



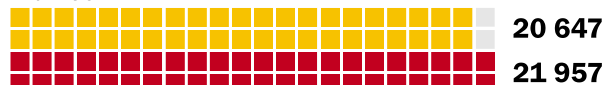
15 346
17 846

Luty



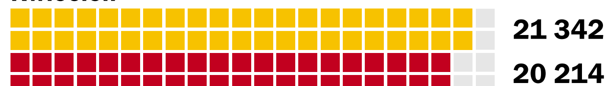
20 229
17 351

Marzec



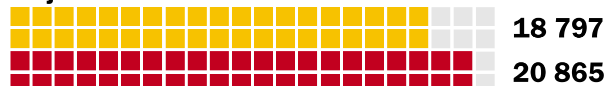
20 647
21 957

Kwiecień



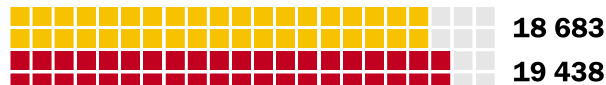
21 342
20 214

Maj



18 797
20 865

Czerwiec



18 683
19 438

Lipiec



16 724

Sierpień



17 734

Wrzesień



20 417

Październik



21 056

Listopad



20 780

Grudzień



17 425

CAŁY ROK 2013 **229 631**

Dane: Biuletyn ZTM Warszawa



Nikt nie jest nieomylny. Czy do ZTM wpływa dużo skarg na kontrolerów?

- Wpływa ich mniej niż w poprzednich latach. Jesteśmy z tego bardzo zadowoleni. Mam nadzieję, że jest to wynik coraz lepszej selekcji do zawodu kontrolera, wewnętrznych szkoleń oraz ustawicznego nadzoru. Ale chciałbym zaznaczyć, że nigdy nie ma stuprocentowej gwarancji, że ktoś, kogo przyjmiemy do pracy po spełnieniu wszystkich naszych warunków, będzie wiecznie uczciwy i sprawiedliwy. Nie mamy takiej gwarancji, dlatego każdy sygnał czy skargę rozpatrujemy bardzo szczegółowo.

Jakie są kryteria naboru?

- Chętnych zgłasza się wielu. Już na pierwszym etapie następuje ostra selekcja, odrzucamy tych kandydatów, którzy nie spełniają podstawowych wymogów. Na drugim etapie odpadają zazwyczaj ci, którzy nie byli w stanie przyswoić sobie przepisów obowiązujących w komunikacji miejskiej. Nowi pracownicy najpierw działają pod okiem doświadczonych kontrolerów. Ci obserwują jak adept pracuje, jak reaguje szczególnie w sytuacjach kryzysowych. Najważniejszy jest ten właściwy kontakt z nieuczciwym pasażerem. Tego nie oddadzą nam żadne testy, rozmowa kwalifikacyjna, wydawanie certyfikatu. Kontrola zawsze jest dla świeżego pracownika stresująca, a pierwsza interakcja z gapowiczem szczególnie.

Po pół roku okazuje się, kto wytrzymuje, kto nie. Wyobrażenie o pracy jest inne od rzeczywistości. To jest ciężki zawód, wszyscy sobie z tego zdajemy sprawę, ale – co zaskakujące – dużo osób dziwi się, że nie ma w nim dobrowolności. Plan wyjść jest usystematyzowany, dokładnie zaplanowany według dobrze opracowanych modeli działania. Nie przychodzi się do pracy i jedzie takim autobusem, którym się chce.

Mamy więc sporą rotację, ale też wielu pracowników, którzy pracują 20 lat i dłużej. W tym roku zwiększyliśmy liczbę kontrolerów i stale ją zwiększamy.

Konduktorzy w pociągach mają łatwiej. Nie słyszy się o napaściach, stresujących sytuacjach...

- Pasażer zawsze wie, że w pociągu spotka konduktora. Jesteśmy do tego od lat przyzwyczajeni. A w środkach komunikacji miejskiej kontrole są losowe i dlatego pasażerowie odbierają je nieco inaczej, gorzej, a sprawdzającego naszą uczciwość traktują jako potencjalnego wroga, poza tym... nikt nie lubi kontroli.

To może trzeba wprowadzić konduktorów, pracujących w autobusach, tramwajach, metrze regularnie. Taki pilotażowy program wprowadzono w Wałbrzychu.

- Skala tego przedsięwzięcia w Wałbrzychu jest dużo mniejsza. Przeliczmy, jakie mogłyby być tego koszty w Warszawie. W stolicy w godzinach szczytu kursuje 1,5 tys. autobusów, a oprócz tego 360 pociągów tramwajowych, 20 pociągów SKM, 32 pociągi metra plus kolejne 10 dojdzie,



LICZBA SKONTROLOWANYCH PASAŻERÓW

2013
2014 (dane za pierwsze półrocze)

Miesiąc	2013	2014
Styczeń	271 949	328 680
Luty	374 282	318 576
Marzec	415 437	416 496
Kwiecień	433 656	350 739
Maj	336 694	388 280
Czerwiec	325 566	361 943
Lipiec	259 956	
Sierpień	266 189	
Wrzesień	353 667	
Październik	397 295	
Listopad	390 616	
Grudzień	340 310	
CAŁY ROK 2013	4 165 717	
PIERWSZE PÓŁROCZE 2014 ROKU		2 164 714

ŚREDNI ODSETEK OSÓB BEZ WAŻNEGO BILETU:

CAŁY ROK 2013	PIERWSZE PÓŁROCZE 2014 ROKU
5,51%	5,44%

Dane: Biuletyn ZTM Warszawa

kiedy ruszy II linia metra. Trzeba byłoby zatrudnić rzeszę ludzi. Konduktor musi przecież przebywać w tych środkach transportu cały czas. Należałoby uruchomić trzy zmiany, a same MZA zatrudnia 3 tys. kierowców. Jakbyśmy chcieli obstawić konduktorami tylko miejskie autobusy, to zatrudnilibyśmy 3 tys. kontrolerów. Realnie patrząc, taki program wydaje się w stolicy niemożliwy do zrealizowania z finansowego punktu widzenia.

LICZBA SFAŁSZOWANYCH LEGITYMACJI HONOROWYCH DAWCÓW KRWI

CAŁY ROK 2013	PIERWSZE PÓŁROCZE 2014 ROKU
74	43

Dane: Biuletyn ZTM Warszawa

Czyli nie bardzo to by się opłacało. W październiku rusza jednak nowa kampania ZTM, która ma przybliżyć warszawiakom kontrolerów. National Geographic nakręci również – do jednego ze swoich programów - film z udziałem boksera Przemysława Salety, którzy przez dzień wcieli się w rolę kontrolera. Jak bardzo liczy pan na efekty kampanii i pozytywny wydźwięk tego filmu?

- Niedawno przez kilka godzin kontrolerką została dziennikarka programu „Pytanie na śniadanie". Był to ciekawy eksperyment dla tej pani i dla nas. Nie była osobą znaną, tak więc pasażerowie traktowali ją tak jak zwyczajnych kontrolerów. Przeżyła szok. Była zdruzgotana stopniem agresji ludzi wobec kontrolera. Jechała liniami nocnymi, zobaczyła więc inny świat, ludzi, którzy nie przebierają w słowach. Czuła się nieswojo, czuła, że traktowana jest jak wróg.

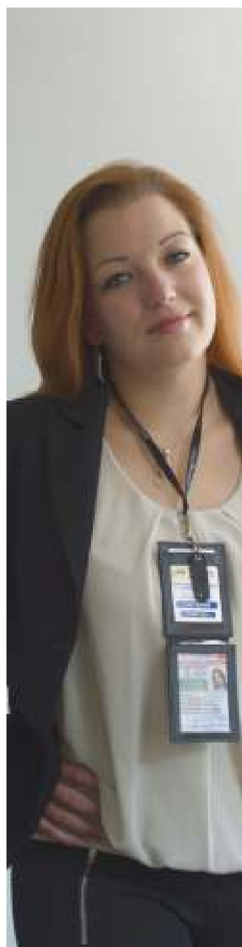
LICZBA KONTROLERÓW BILETÓW

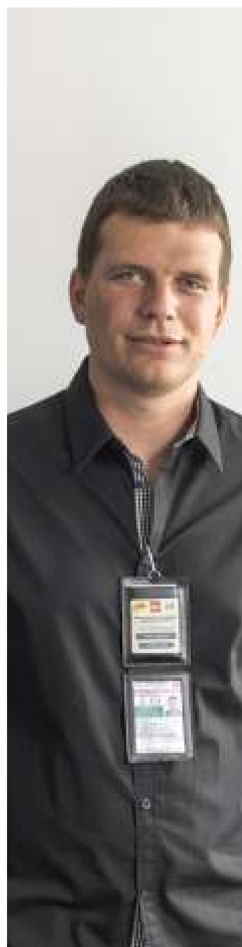
2011	2012	2013	2014
187	186	123	170

Dane: Biuletyn ZTM Warszawa

Z taką właśnie reakcją spotykają się często nasi pracownicy sprawdzający bilety pasażerom. Ciekawi jesteśmy reakcji pasażerów na kontrole pana Przemysława Salety. On jest byłym bokserem, sądzę, że nadal bardzo dobrze odbieranym przez społeczeństwo. Jego misja nie polega na tym, żeby zastraszyć pasażerów, ale zsolidaryzować się z kontrolerami. Gapowiczom najpierw będzie proponował kupno biletu, zwróci uwagę takiej osobie, tylko w przypadkach skrajnych wypisze wezwanie do zapłaty. Liczymy, że bardzo pomoże nam w budowie wizerunku kontrolera, który wykonuje niezwykle trudny, ale pożyteczny dla nas wszystkich zawód. ■

Normalni ludzie wykonują normalną pracę




Na kontrolerów biletów w warszawskich autobusach, tramwajach i metrze większość pasażerów wciąż patrzy z nieufnością, traktuje z przymrużeniem oka, a najczęściej – niestety – złośliwie. Wyzwiska, mało wyszukane uwagi, brak współpracy są namacalnym dowodem nieżyczliwego zachowania wobec sprawdzających bilety. Nawet często słyszane określenie „kanar” ginie w głębokim morzu tych zgryźliwości, traktowane jest przez kontrolerów z pobłażliwym uśmiechem.

Nie jest to łatwy zawód. Trzeba mieć do niego serce, pewien rodzaj powołania i odporność psychiczną. Te cechy na pewno posiadają przedstawieni na naszych łamach kontrolerzy. Ale są oni przede wszystkim zwyczajnymi ludźmi, którzy mają swoje rodziny, pasje (często zaskakujące), codzienne obowiązki.

Karolina każdą chwilę poświęca rodzinie, a czasu ma mało, bo pracuje na zmianie, która trwa 12 godzin. Pasją Elizy jest wszystko, co związane z bezpieczeństwem. Pisze na ten temat doktorat, a poza pracą kontrolera, ochrania imprezy masowe, w tym mecze piłkarskie, gdzie nie zawsze jest bezpiecznie. Tomasz nawet jak sprawdza bilety, nie zapomina o zwierzętach. Na warszawskich przystankach zawsze zwróci uwagę na chore psy i koty. Jeśli trzeba, zabiera je leczyć do domu. Sławomir poza tym, że lubi wędkować, pracował długie lata w teatrze. Michał uczy się języków, podróżuje i pisze doktorat w Instytucie Slawistyki.

To tylko piątka z blisko 200-osobowej grupy kontrolerów ZTM. Normalni ludzie wykonują więc normalną profesję. W niczym nie zasłużyli na to, by traktować ich jak wrogów, którzy chcą złupić pasażerów z ostatniego grosza. Dbają przecież o publiczny grosz. Sami widzą, że nastawienie wobec nich w ostatnich latach się zmienia. Staje się bardziej przyjazne, ale to wciąż incydentalne przypadki. Przytaczają wciąż przykłady zachowań wrogich, które utrudniają im pracę i wyłapywanie nieuczciwych pasażerów. ■

Eliza: Nic już mnie nie dziwi

Jednego dnia sprawdza pasażerów warszawskich autobusów, następnego pilnuje porządku na „Żylecie" trybunie najbardziej zagorzałych kibiców Legii, a w wolnych chwilach pisze doktorat o bezpieczeństwie narodowym na Akademii Obrony Narodowej.



– Zawsze lubiłam adrenalinę, wszystkie zajęcia, które wybieram niosą ze sobą dawkę emocji. Nie znoszę zawodów jednostajnych, w których siedzi się za biurkiem. Kontroler? Tu nie ma monotonii, jestem cały czas w ruchu, dlatego się zdecydowałam, by nim zostać – uzasadnia swoje wybory.

Rozmawiamy tuż po zejściu ze zmiany, zdaniu terminalu, wizycie w pokoju skarg. – *Jak minął dzień? Zwyczajnie. Spisałam 14 gapowiczów, trzech zapłaciło od razu. Nic się nie poprawia, poniżej 10 mandatów dziennie nie schodzę i to od wielu miesięcy* – opowiada Eliza.

W ZTM-ie jako kontroler pracuje z przerwami. Najpierw przez dwa lata, potem wzięła urlop, była w ciąży. – *To jednak zbyt niebezpieczny zawód by ryzykować zdrowiem dziecka. Zrezygnowałam* – tłumaczy. Przyszła kolei na wychowanie dziecka, inne zajęcia i powrót do miejskich autobusów, tramwajów, metra... – *Bo ja to lubię. Nigdy nie chciałam z tego zawodu zrezygnować. Zrobiłam tylko przerwę ze względu na ciążę i urodzenie dziecka. Nie wróciłabym przecież do tego zajęcia, gdybym go nie lubiła* – tłumaczy.

Spełnia się nie tylko w tej roli. Nie ma chyba w stolicy wielkiej imprezy masowej, na której nie pilnowałaby porządku – festiwale i koncerty na Stadionie Narodowym, na placu Defilad, pracowała również na Freeform Festival i na Przystanku Woodstock. Ma nadzór nad wybranym odcinkiem, dowodzi brygadą, grupą kilku dobrze zbudowanych mężczyzn.

Nie boi się pójść w ogień. Ochrania również mecze piłkarskie. Stoi na „Żylecie", trybunie, gdzie działa bezwzględne prawo tłumu. – *Za sobą mam derby z Polonią, kiedy leciały w naszą stronę pisuary, drzwi, kamienie. Nie byłam na Legii, kiedy doszło do ostatnich bójek w tym roku, na meczu z Jagiellonią. Żałuje, bo uczę się cały czas reakcji na sytuacje zagrożenia* – tłumaczy.

Takie wydarzenia rozpatruje później teoretycznie. Zbiera materiały, analizuje, wyciąga wnioski. W Akademii Obrony Narodowej otworzyła przewód doktorski. Wkrótce zamierza się bronić. Temat pracy dotyczy zagadnień z bezpieczeństwa narodowego.

Z takim bagażem doświadczeń łatwiej pracować w roli kontrolera. – *Agresja się zdarza, ale nie mam z tym żadnych problemów. Umiem sobie poradzić* – przyznaje.

Jest konsekwentna, twarda, wytrwale dążąca do celu. I wcale nie narzeka. – *Coraz częściej, nawet po wypisaniu mandatu słyszę: „Dziękuję. Miłego Dnia!" Na długo zapamiętam też zdarzenie, które nie bardzo rozumiem. Zdziwiłam się już wtedy, kiedy pasażerka bez sprzeciwu podała mi dowód, ale potem powiedziała mi, żebym usiadła, bo łatwiej będzie mi wypisywać opłatę. To chyba jedyny przypadek takiej uprzejmości. Byłam pod wrażeniem. Ale w tej pracy mnie już nic nie zdziwi* – mówi.

Nawet to, że kiedyś pomoże jej w ujęciu pasażera dobrze zbudowany mężczyzna w dresie. – *Pobiegł przez pół autobusu i krzykiem uciszył pasażera, który przeszkadzał mi w pracy. Muszę jednak najczęściej radzić sobie sama. Słuchać najbardziej zadziwiających tłumaczeń, z których może jeden procent jest prawdziwych. Taki to zawód* – dodaje.

Kiedy wraca do domu zapomina zupełnie o pracy, o tym, co się w niej zdarzyło. – *Zajmuję się dzieckiem, ugotuję obiad, zrobię kolację. Mam normalne życie* –dodaje z uśmiechem. ■

Tomasz: Nasi pasażerowie są kochani

Na przystankach wcale nie szuka potencjalnych gapowiczów. **Pan Tomasz** rozgląda się za zwierzętami. – *Dziś znowu znalazłem. Kota i psa* – mówi.

W trakcie 31 lat pracy w ten sposób uratował kilkadziesiąt zwierząt. – *No nie, nie są to zdrowe okazy. Takie zaraz pouciekają. To chore, często zmaltretowane psiaki i koty. Niestety, tylko chore na przystankach zostają i czekają na pomoc* – opowiada. U pana Tomasza mogą na nią liczyć. Zawozi je do domu, tam się kurują, czasami – kiedy stan jest poważny – oddaje zwierzaki do schroniska. W mieszkaniu nadal ma trzy koty. – *Procent z podatku też przekazuję na kociaki. Tak już mam. Nie oduczę się tej miłości* – tłumaczy.

O pasażerach, nawet tych, którzy za bilet nie płacą i trzeba im wypisać opłatę, opowiada też życzliwie. – *Nasi pasażerowie są kochani. Co ja bym bez nich zrobił? Zawsze staram się ich zrozumieć* – opowiada. Może dlatego nie ma z nimi większych problemów. Stara się ich przekonać dobrocią. – *Jeżeli w życiu jesteś uśmiechnięty i taki wchodzisz do tramwaju, prosisz o bilet, to ludzie w zamian często też częstują cię uśmiechem. Jeżeli jesteś zacięty, mówisz to i tamto, często zupełnie niepotrzebnie, ludzie też będą zacięci i nieprzyjaźni. Wytwarza się nieprzyjazna aura, puszczają nerwy, robi się nieciekawie. Trzeba umieć podchodzić do ludzi. Jak spotykam w autobusie kibica Legii, to zagadam o Legii, jak polonistę, to mówię o Polonii i jest normalnie, ja ogólnie lubię piłkę. Przez tyle lat, to ja oko sobie wyrobiłem. Wiem doskonale, kto oszukuje, a kto nie. I jeżeli widzę, że ktoś jest uczciwy, wydarzyło się coś całkowicie przypadkowego, to nie jestem człowiekiem bez serca, pozwalam mu skasować, dokupić bilet* – przyznaje.

Szmat czasu, który spędził w warszawskich autobusach i tramwajach, a teraz w metrze sprawił, że i recydywistów spotkał niemało. Najdziwniejszy był jeden. – *Specjalnie przejeżdżał od Królewskiego do Bankowego, wiedząc, że my też jeździmy. No to co mieliśmy robić? Wypisywaliśmy te opłaty dodatkowe. Nigdy nie jestem w stanie tego przypadku zrozumieć* – mówi.

Pan Tomasz wygląda na odpornego psychicznie, ale nerwów trochę w pracy kontrolera zszargał. Przez co? – *To, że ktoś mnie obrazi, to po mnie spływa. Nie czuję się z tego powodu źle. Pracuję dalej. Agresja fizyczna zdarza się i jest nieprzyjemna. Szczególnie nie lubię nietrzeźwych dziewczyn jadących w nocnych autobusach, naprawdę trudno z nimi się porozumieć. Krewkie są. Denerwuje mnie też, że pomocy współpasażerów to my wcale nie mamy. Ale kiedyś było gorzej. W PRL-u kiedy załapało się gapowicza to 99 procent osób w autobusie uważało go za bohatera. Teraz proporcje się zmieniły. Tak na moje oko 30 może nawet 40 procent nie stoi po stronie złapanego. To dobry znak na przyszłość* – zapewnia.

Pytany o złe strony zawodu, długo się zastanawia. Odpowiada zaskakująco: – *Deszcz ze śniegiem albo straszny upał. Wtedy to naprawdę odechciewa się pracować.*

Zawodu zmienić jednak nie chciał. – *Bo to dobra robota jest* – twierdzi. Wcześniej miał marzenia, żeby pójść do wojska, ale czasy były trudne i taka służba źle się kojarzyła. Popracował w różnych zawodach, aż złapał bakcyla do komunikacji. Lubi ten stały kontakt z ludźmi, dreszczyk niepewności. Woli nie myśleć o zbliżającej się emeryturze. Bo kto wtedy zaopiekuje się chorymi psami i kotami na warszawskich przystankach? ■

Karolina: Jesteśmy zwykłymi ludźmi

Czasami, gdy wypisuje mandat, ktoś broniąc pasażera bez biletu woła: „Darujcie mu, bądźcie ludźmi". Na to ja odpowiadam: „Przecież jestem takim samym człowiekiem. Mam dom, rodzinę, pracę".

Dom i rodzina są dla pani Karoliny najważniejsze, a 9-letni syn – oczkiem w głowie. Zawsze, nawet wtedy, kiedy wraca po 12-godzinnej pracy, znajduje dla niego czas. Sprawdza i odrabia z nim lekcje, a kiedy już obowiązki szkolne zostały wypełnione, odprowadza chłopca na trening piłkarski. Bywa, że zajęcia na boisku przeprowadzają razem. Syn jest napastnikiem, więc mama staje na bramce i broni jego strzały. Jeszcze daje radę. – *Najważniejsze wyzwanie, jakie postawiło przede mną życie? Bycie matką i... obrona strzałów mojego syna* – mówi.

Niektórzy pasażerowie, których kontroluje w warszawskich autobusach i tramwajach, myślą inaczej. Traktują ją jako bezwzględną istotę, pozbawioną sumienia i serca, bez pasji, zainteresowań, rodziny. – *To zdarzyło się 15 sierpnia, w święto. Znalazłam się w tramwaju, rozpoczęłam kontrolę i nagle starszy pan zaczął wykrzykiwać przez pół tramwaju: „Co pani tu robi? Biednych ludzi pani skubie! Niech pani wraca do domu, pralkę włączy, garnek z zupą nastawi, dziećmi się pani zajmie, sprzątnie mieszkanie, a nie włóczy się taka po tramwajach! Co? Lepszej pracy sobie nie mogła pani znaleźć?* – opowiada.

Ale taką pracę właśnie sama sobie wybrała. Skończyła szkołę wizażu, ale potraktowała ją bardziej jako hobby. Pracę kontrolera lubi i szanuje. – *To ciekawe wyzwanie. Zawsze coś się dzieje, nie ma nudy. Nie jest to jazda samochodem po autostradzie, jednostajna i bez przeszkód po drodze. Mam do czynienia z różnymi ludźmi, czeka na mnie wiele nieoczekiwanych zdarzeń, również niebezpiecznych. Ale pociąga* mnie takie zajęcie, dlatego tu jestem – przyznaje.

„Gapowiczów" nie rozumie. – *Zanim trafiłam do tego zawodu, nigdy nie pozwoliłam sobie na jazdę bez biletu. Może dlatego, że nie stać mnie było na zapłacenie kary? A może dlatego, że to straszny stres, a być złapanym przez kontrolera – wstyd* – przekonuje.

Agresji fizycznej nie doświadczyła, nie została uderzona, odepchnięta, czasem tylko ktoś się jej wyrwie, ucieknie, głównie młodzi ludzie w wieku gimnazjalnym bądź licealnym. Za to wyzwiska, złośliwości – głównie ze strony kobiet, co na początku wydawało jej się dziwne – to dla niej codzienność. – *Nie rozpamiętuję tego, nie siedzę na przystanku i nie płaczę, bo ktoś mi powiedział, że jestem taka i owaka. Idę do przodu. Po kontroli nie pamiętam nawet imienia spisanego pasażera i tak samo jest z wyzwiskami* – twierdzi.

W ostatnich miesiącach nastawienie pasażerów nieco się zmieniło. Stało się bardziej przyjazne. – *Spotkałam się z komentarzami, że fajnie, że taka ładna pani nas sprawdza, że to dobrze, że ZTM zatrudnia również kobiety. W wielu autobusach doznałam takiej reakcji, ale mimo wszystko również postrzega się nas w ten sposób, że to my jesteśmy najgorsi* – opowiada.

Niedawno syn, słysząc jej rozmowę przez telefon, zapytał jej, czy nie spotka już w pracy tej pani, która tak na nią nakrzyczała. – *Nie, synku, nie spotkam jej* – uspokajała go. I poszli razem na boisko. ■



Michał: Poznaję nowych ludzi

Kiedyś, gdy złapał pasażerkę, ta rzuciła mu prosto w oczy: „A ten, to niech lepiej pójdzie do szkoły, uczyć się". Odpowiedział za niego kolega: „Toż to przecież nasz doktorant".

Michał pisze doktorat w Instytucie Slawistyki. Zajął się tematem kultury w muzyce. Zainteresował go temat „rocka tożsamościowego", muzyki jako formy przekazu kulturowego, a jeszcze ściślej „popnacjonalizm". Jest na drugim roku studiów doktoranckich. W ZTM-ie pracuje jako kontroler już siedem lat, jego koledzy ze studiów doskonale wiedzą o pracy. – *Na samym początku pojawiły się pytania o to jak się pracuje. Chwaliłem sobie swoje zajęcie* – mówi.

Złego słowa o tym zawodzie nie powie. Ma do niego odpowiedni dystans, może ze względu na życiowe pasje. Jak nie studia, to podróże, jak nie podróże to nauka języków, a jest jeszcze przecież rodzina. Żartobliwie mówi o sobie, że w innym wcieleniu powinien być Tony Halikiem, czyli podróżnikiem. Zwiedzał Amerykę Południową, spędził też sporo czasu na stypendium w Wietnamie. Przez trzy lata uczył się języka wietnamskiego, co pomaga mu czasami w stołecznych autobusach. Spotyka na swojej drodze także Wietnamczyków. Zawód kontrolera traktuje więc dziś jak swoją największą pasję. – *Cieszę się, że codziennie mogę zwiedzać Warszawę i poznawać nowych ludzi* – mówi.

W przypadku Michała to przede wszystkim młody wygląd wywołuje najwięcej sytuacji, o których opowiada z uśmiechem.

– Stałem na przystanku, kiedy podjechał tramwaj. Przy oknie siedziała dziewczyna, która patrzyła nerwowo, widać było, że wypatrywała kontrolerów. Nawiązałem z nią kontakt *wzrokowy. Myślałem, że widząc mnie szybko wysiądzie, ale siedziała i jechała dalej. Od razu do niej podszedłem, poprosiłem o bilet i ona oczywiście mówi, że nie ma. Spytałem: „Dlaczego pani nie skasowała biletu, przecież musiała pani coś przeczuwać?". A ona na to: „Myślałam, że pan nie jest jednak kontrolerem"*.

– Byliśmy w grupie, ubrani w garnitury. Pewien pan patrzył na mnie, bo stałem osobno. Podszedł do kolegów i mówi im o mnie: „Taki elegancki pan, a bez biletu jeździ.", Poszedłem dalej, a on: „Weźcie go i złapcie, chyba wam ucieka".

– Pojechałem do Szczecina i wsiadłem sobie do tramwaju. Nie, tam nie mam uprawnień do kontroli. Byłem jednak wcześniej w telewizji i opowiadałem o swojej pracy. Magia telewizji zrobiła swoje. Dwie młode dziewczyny zobaczyły mnie i uciekły, bo myślały, że tutaj też sprawdzam bilety.

Paradoksalnie, choć złapany pasażer często czuje się poszkodowany, Michał potrafi łagodzić emocje, jakie towarzyszą takim sytuacjom. Czasem rodzą się i przyjaźnie. – *Pewne małżeństwo, które złapałem na Sielcach, spotkałem potem na wakacjach. Zamieniłem z nimi kilka zdań. Było miło, bez napięcia i złych wspomnień* – opowiada. Z kilkoma cudzoziemcami zawarł po kontroli znajomość na portalu społecznościowym. Niedawni „gapowicze" stali się przyjaciółmi kontrolera, umieścili nawet zdjęcia z Michałem, według nowego trendu, a jakże – *selfie*. Cudzoziemców i ich zwyczaje poznaje nie tylko zagranicą. ■

Sławomir: Ludzie rzadko rozumieją nasz zawód

Długie lata pracował w teatrze – jako montażysta sceny. Życie to nie teatr, szczególnie kiedy się jest kontrolerem i to już ponad 32 lata.

Przygotowywał scenę pod znane stołeczne spektakle: „Tango" Mrożka, „Pierwszy dzień Wolności", „Goya", „Uciekła mi przepióreczka", „Ania z Zielonego Wzgórza". Z bliska śledził pracę wielkich aktorów.

W swojej dzisiejszej roli – kontrolera – ich już nie spotykał, ale.... – *Przyłapałem na jeździe bez biletu aktora młodego pokolenia, syna innego bardzo znanego aktora. Wezwałem policję, bo chciał się wymigać od opłaty. Przyjechała i policja i jego tata. Ojciec kiedy się dowiedział o co chodzi, odwrócił się i kazał zapłacić mu ze swoich pieniędzy. Starsi aktorzy zachowują jednak zasady* – opowiada pan Sławomir.



Młodszy mnie poparł, głośno mówił, że skoro on płaci za bilet, to inni też powinni. Ja głośno podziękowałem chłopakowi za wsparcie. Budujący, ale niespotykany przykład

Opłatę dodatkową wystawił też kiedyś znanej pogodynce. Potem spotkał ją w gmachu telewizji przy ulicy Woronicza, gdzie przygotowywał scenografię do programu „Rower Błażeja". – *Poznała mnie. Spytała złośliwie, czy znowu będę żądał od niej biletu* – wspomina.

Przez tyle lat anegdot o gapowiczach, tych znanych i nieznanych, nazbierała się cała masa. Nie zawsze wszystkie wywołują uśmiech. – *Chciała ze mną zrobić reportaż pewna dziennikarka. Zdecydowała się na linie nocne. Przebrała się za kontrolera, nikt więc nie mógł jej poznać. Po godzinie pracy powiedziała, że nie wsiądzie już więcej do nocnego autobusu. Rezygnuje* – mówi. – *Wolała wydać ostatnie pieniądze na taksówkę, wrócić do domu i zapomnieć. Miała tego serdecznie dość. Spotkała nawet koleżankę, też dziennikarkę, którą musieliśmy spisać, choć ona akurat była grzeczna. Dopiero po tym reportażu zrozumiała, jak ciężki mamy zawód* – dodaje.

Na trudy profesji kontrolera pan Sławomir już się uodpornił. Wie, jak i kiedy właściwie reagować. Zauważa pewne – niewielkie jeszcze – zmiany w podejściu innych pasażerów do „gapowiczów". – *Miałem takie zdarzenia w autobusie do centrum. Sprawdzałem pana w moim wieku, a przedtem młodszego. Starszy nie miał biletu, zaczął dyskutować. Młodszy mnie poparł, głośno mówił, że skoro on płaci za bilet, to inni też powinni. Autentycznie, autobus podzielił się na dwa obozy. Myślę, że dyskutowali jeszcze po moim wyjściu. Ja głośno podziękowałem młodemu chłopakowi za wsparcie. Budujący, ale niespotykany przykład* – podkreśla.

Pan Sławomir od dawna ma sprawdzony sposób na relaks. Od dzieciństwa jego wielką pasją jest wędkarstwo. Łowi ryby w rzekach, jeziorach, marzy o wielkich morskich połowach, emeryturze nad wodą z wędką. Posiada patent sternika, więc wszystko jest możliwe. Ryby traktuje delikatnie. Po złowieniu wypuszcza je z powrotem do wody. – *One to chyba czują, dlatego tak chętnie ze mną „współpracują". Z „gapowiczami" jest dużo gorzej. Ludzie rzadko rozumieją nasz zawód i fakt, że zawinili. Nie, nie puszczam ich. Druki na opłaty dodatkowe muszę wypisywać, to jest mój obowiązek. Podchodzę do zawodu profesjonalnie, kontrola biletów nie jest jedynie pasją, a przede wszystkim jest moją pracą.*



Fot. National Geographic Channel

Przemysław Saleta w roli kontrolera

Będąc poproszonym o okazanie biletu, warto sobie w przyszłości uzmysłowić cel tej pracy i z życzliwością podejść do osoby ją wykonującej. Czego z całego serca życzę wszystkim osobom kontrolującym w naszym kraju bilety komunikacji miejskiej – mówi **Przemysław Saleta, były zawodowy bokser**, który na kilka godzin stał się kontrolerem biletów.

To tylko jeden dzień, ale praca kontrolera to dla pana zupełnie nowe doświadczenie. Nie miał pan obaw przed jej podjęciem?

- Nie miałem obaw. Lubię ludzi, a praca w roli kontrolera to przede wszystkim kontakt z drugim człowiekiem. Dodatkowo mam świadomość, że w potencjalnych sytuacjach spornych, z jakimi muszą sobie radzić kontrolerzy, będę mógł liczyć na trochę komfortu ze względu na warunki fizyczne i fakt, że nie jestem osobą anonimową.

Czy wejście do autobusu, metra będzie dla pana trudniejsze niż wyjście na ring na pierwszy zawodowy pojedynek jako kickbokser a potem bokser?

- To zupełnie inne emocje. Na ring i ten amatorski, i ten zawodowy zawsze wychodziłem wyłącznie po to, by wygrać. Myśląc o mojej pracy w transporcie miejskim warto pamiętać, że nie jestem profesjonalnym kontrolerem. Tutaj będę sprawdzał się w zupełnie nowej roli, nastawiam się na zaspokojenie własnej i pasażerów ciekawości. Liczę, że parę osób uda się zainteresować, innych zaskoczyć, jeszcze innych rozbawić.

Przypuszczam, że pan jako osoba znana, bokser znalazł się niejednokrotnie w sytuacji, w której był prowokowany przez zwykłych ludzi szukających zaczepki. Co by pan poradził kontrolerom, których funkcja jest taka, że też często są zaczepiani i prowokowani szczególnie w nocnych autobusach?

- Nie jestem tu ekspertem, pewnie wasi trenerzy wiedzą najlepiej jak łagodzić spory i minimalizować ryzyko w takich sytuacjach. Żeby jednak nie pozostawić pytania bez odpowiedzi zdroworozsądkowo zasugerowałbym najprostszą radę - nie dać się prowokować, a jednocześnie dbać o własną kondycję, by w przypadku konieczności nie pozostać bezbronnym.

Jak zachować zimną krew w takich przypadkach?

- To trudna sprawa, ale zawsze warto myśleć o konsekwencjach, o tym co stanie się po paru minutach, gdy opadną już emocje.

Czy uważa pan, że boksera i kontrolera coś łączy i wcale nie jest to umiejętność prezentowania siły, ale pewna gra

psychologiczna - boksera z przeciwnikiem, a kontrolera z „gapowiczem"?

- W obu profesjach kluczowe są stalowe nerwy i chłodna kalkulacja. Ale na tym podobieństwa chyba się kończą. Boks to sport indywidualistów, tu rządzą proste zasady, a zwycięzca może być jeden. Wydaje mi się, że kontroler powinien mieć większą umiejętność nawiązywania kontaktu z ludźmi, zażegnywania ewentualnych sytuacji kryzysowych. Myślę, że to naprawdę ciężki kawałek chleba.

Wielu bokserów, kickbokserów pracuje, pracowało jako ochroniarze. Może zna pan kogoś, kto zatrudnił się jako kontroler biletów? I czy ten sport predestynuje do tego zawodu?

Nie przypominam sobie konkretnej osoby, jednak nie wykluczam, że losy któregoś z moich znajomych mogły zaprowadzić z sali treningowej do transportu publicznego. Jestem natomiast przekonany, ze znajdą się wśród kontrolerów tacy, którzy trenują boks amatorsko. Ze względu na warunki fizyczne praca w charakterze ochroniarza wydaje się bardziej naturalna niż kontrolera biletów, ale wszystko jest możliwe. Myślę jednak, że zawsze w takich przypadkach konieczne jest zadbanie o rozwinięcie u kontrolera z bokserską przeszłości umiejętności nawiązywania kontaktu z ludźmi.

Czy rzeczywiście uważa pan – zgodnie z tytułem serii National Geographic Channel – że zawód kontrolera należy do najtrudniejszych?


Fot. National Geographic Channel

Każde zadanie, którego się podejmowałem w programie „Przemek Saleta: Najcięższe zadania" było ciężkie, czy to ze względu na ciężką pracę fizyczną jaką musiałem wykonać np. z drwalami w Bieszczadach, czy też trudne warunki pracy jak w odlewni, gdzie ludzie pracują w temperaturze 50-70 stopni Celsjusza lub po prostu ciężar odpowiedzialności za planowy start samolotu czy dotarcie bagażu dokładnie tam, gdzie jego właściciel. Podobnie jest z pracą kontrolera, gdzie trudność wynika zarówno z charakteru i godzin pracy jak i potocznego odbioru tej profesji. Przypuszczam, że kontrolerzy raczej nie narzekają na nadmiar dowodów sympatii ze strony pasażerów. Dlatego, będąc poproszonym o okazanie biletu, warto sobie w przyszłości uzmysłowić cel tej pracy i z życzliwością podejść do osoby ją wykonującej. Czego z całego serca życzę wszystkim osobom kontrolującym w naszym kraju bilety komunikacji miejskiej. ■

Pracowity dzień kontrolera

- Pracy jest zawsze bardzo dużo. Ludzie cały czas jeżdżą bez biletu, na potęgę – mówi pan Tomasz, jeden z kontrolerów biletów ZTM, po godzinie pracy we wrześniowy poniedziałek.



Początek tygodnia. Godz. 7.00. W sali odpraw kontrolerów warszawskiego ZTM trwają ostatnie przygotowania do wyjścia w teren. Harmonogram prac, rejonizacja została już dawno ustalona. Teraz, „za pięć dwunasta", każdy z kontrolerów sprawdza, czy działają czytniki, czy są właściwie ustawione, pobierają druki opłat dodatkowych, próbniki sprawdzające prawidłowe działania kasowników i... ruszają w drogę. Dwójkami, choć czasami zdarza się brygada trzyosobowa.

Nie ma autobusu bez „gapowicza"

Tomasz i Michał na początek wybierają autobus. Na dość uczęszczanej trasie, ale tłoku w pojeździe nie ma. Nie minęła minuta od rozpoczęcia właściwej kontroli, zablokowania kasowników, uruchomienia terminalu i już trzeba chwytać za świeży jeszcze blankiet opłat.

Schludnie ubrana pani nie miała biletu. Tłumaczyła się, że chciała przejechać tylko dwa przystanki. Pan – też porządnie ubrany – spieszył się i zapomniał o zapłaceniu za przejazd. W kolejnym autobusie Michał łapie cudzoziemca. Ten nawet się nie tłumaczy, płaci od razu, dzięki temu ma zniżkę. W tym samym pojeździe dwójka młodzieńców bez biletu wpadła w ręce Tomaszowi.

Następny autobus to samo – znów znajdujemy gapowiczów. Zmieniamy środek lokomocji na tramwaj i sytuacja się nie zmienia. Szok. Robimy kółko wokół centrum, wsiadamy do metra i zawsze znajdzie się ktoś, kto próbował zorganizować sobie darmowy przejazd do pracy, na uczelnię, na spotkanie. Po niecałych dwóch godzinach przeprowadzamy rachunek. Pobieżnie licząc spotkaliśmy około kilkuset pasażerów, wśród nich było około 20-stu „gapowiczów". A ilu jest jeszcze takich, którzy wymknęli się kontroli? Tych, co – widząc kontrolera – uciekają, wysiadają z autobusu albo tramwaju. Parę takich przypadków również naliczyliśmy.

– Kiedy mam już pasażera bez biletu, koncentruje się na nim. Nie jestem w stanie jednemu pasażerowi wypisywać mandat, a drugiego trzymać za rękę. Trzeba się na coś zdecydować – tłumaczy Tomasz.

Kto oszukuje i jak reaguje?

Kto jest „gapowiczem"? Nie ma reguły. Przez dwie godziny poniedziałkowego kursu złapani stanowili pełen przekrój społeczny. Były eleganckie kobiety i mężczyźni „pod krawatem", młodzież w wieku gimnazjalnym, licealnym i studenci, a także starsze panie i panowie. Trafiali się dobrze



zbudowani mężczyźni, w typie sportowym. Także cudzoziemcy. Bez biletu jeździ więc każdy. Reagowali w różny sposób.

Chłopak w wieku 16-17 lat z modną fryzurą, najpierw poinformował, że nie ma przy sobie dokumentów, trochę się przestraszył, gdy dowiedział się, że zaraz przyjedzie policja. Okazał dokument. Po wypisaniu opłaty dodatkowej wziął druk i oświadczył śmiało: *Mam już takie trzy w szufladzie*.

Pan w wieku ok. 30 lat po wejściu kontrolerów do tramwaju (był w nim wcześniej) tłumaczył się, że właśnie chciał skasować bilet. – *Miał pan przecież wcześniej na to czas* – mówi Tomasz. – *Ale pan mi to uniemożliwił* – tłumaczył. I tak w kółko. Wysiadł na następnym przystanku, nie chciał okazać dokumentu. – *To dzwonimy na 112* – przechodzi do konkretu Tomasz, wystukując numer w komórce. – *No dobrze, miał pan rację*.

Pani w metrze tłumaczyła się, że weszła do metra bez biletu, bo była otwarta bramka. – *Dlatego ja zawsze bramki zamykam, żeby nie kusiło pasażerów* – mówi trochę żartem Michał.

Inna pani przepraszała za brak biletu. Przy wypisywaniu mandatu mówiła z pokorą: - *Na pewno zapłacę, do końca tygodnia* – zapowiedziała.

Trzy cudzoziemki stawiały opór. Chciały uciec, ale tramwaj zatrzymał się na światłach. Powiedziały, że nie zapłacą. Trzeba było wezwać policję. Służby przyjechały niemal natychmiast. Sprawa została rozwiązana.

Z pasażerami z zagranicy kłopotów nie jest więcej, niż z polskimi. – *Nawet, jak udają, że mówią po angielsku, mamy przecież smartfony. Włączamy aplikację i porozumiewamy się w ich języku, obojętnie czy to francuski, czy węgierski* – mówią.

Z agresją tego dnia się nie spotkaliśmy. – *To są naprawdę incydentalne przypadki, ale jeśli już są to mówi się o nich głośno, stąd je tak dobrze zapamiętujemy. Niedawno przecież mieliśmy napaść na recepcjonistkę biura poselskiego. Nie znaczy to, że zawód recepcjonistki jest niebezpieczny* – tłumaczy Michał.

Można zapłacić dużo mniej

Gapowicz zawsze może zminimalizować koszty własnej nieuczciwości – uiścić opłatę dodatkową na miejscu, u kontrolera. Zamiast 266 zł zapłaci wtedy 159,60 zł. – *Nawet jak ktoś nie ma przy sobie gotówki, znamy doskonale rozkład bankomatów przy trasach autobusów i tramwajów. Odsyłamy tam gapowiczów. Wypisujemy potwierdzenie wpłaty i czekamy na powrót pasażera z gotówką* – opowiadają.

Podczas naszego kursu doszło do pięciu takich przypadków. Tylko raz pasażerka nie wróciła. Opłatę dodatkową będzie musiała uiścić w wyższej kwocie. Wcześniej kontrolerzy spisali jej dane. Wezwanie do zapłaty zostanie więc złożone w dziale windykacji.

Michał i Tomasz sprawdzali pasażerów przez osiem godzin. – *Pracujemy jednak dużo fizycznie. Pamiętam jeszcze pierwszy dzień pracy, wtedy to, co najbardziej mi dokuczało, to ból nóg. Można się jednak przyzwyczaić. Dla podtrzymania kondycji regularnie jeżdżę na rowerze* – mówi Michał. Od pisania opłat może rozboleć też ręka. Wrześniowy poniedziałek był dla niego bardzo pracowity. 20 pasażerów spośród kilkuset skontrolowanych nie miało biletu. U Tomasza było podobnie.

Do widzenia? Mam nadzieję, że nie

Wbrew powszechnej opinii złapani za jazdę bez biletów bywają mili. Próbują załagodzić sytuację, wywrzeć presję tak żeby nie zapłacić opłaty dodatkowej. – *Czasami, kiedy ktoś chce, żebyśmy nie wypisali tego wezwania, to szuka długo właściwego słowa, żeby nas nazwać. Czujemy przede wszystkim, że nie chce użyć słowa panie kanarze. Mówi więc, panie rewizorze, panie konduktorze...* – opowiada Michał.

On też stara się być uprzejmy. Kończąc wypisywać wezwanie do zapłaty jednej z pasażerek, która uiściła opłatę na miejscu mówi grzecznie: „Do widzenia”. Pani, choć z uśmiechem odpowiada: „Mam jednak nadzieję, że nie...”





Jak powinna wyglądać kontrola biletów?



MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA -
ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
ztm

KONTROLER BILETÓW
NR IDENTYFIKACYJNY
1 2 5 1

OBOWIĄZUJE OD
DATY WYSTAWIENIA
DO 31.12.2014

WZÓR

KONTROLER
JEST UPOWAŻNIONY DO:
dokonywania kontroli wynikającej
z postanowień Taryfy przewozowej oraz
Regulaminu przewozu środkami lokalnego
transportu zbiorowego w m.st. Warszawie.

data wystawienia
pieczęć i podpis wystawcy

Uprawnienia do kontroli

1. Do przeprowadzenia kontroli dokumentów przewozu w pojazdach komunikacji miejskiej uprawnione są osoby upoważnione przez dyrektora ZTM
2. Osoby uprawnione do kontroli biletów zobowiązane są posiadać w widocznym punkcie identyfikator służbowy.
3. Identyfikator służbowy kontrolera zawiera: nazwę (Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Transportu Miejskiego), zdjęcie kontrolera, numer identyfikacyjny kontrolera, datę wystawienia oraz okres ważności, zakres upoważnienia, pieczęć i podpis wystawcy, hologram.

Kontrola

1. Kontrola odbywa się po odjeździe pojazdu z przystanku, po czasie w którym pasażerowie mieli możliwość skasowania biletów. W metrze odbywa się w strefie biletowej.

2. Kasowniki w trakcie kontroli są blokowane. Możliwe jest zablokowanie tylko jednego, dwóch kasowników, ale bilet skasowany w czasie kontroli jest nieważny.
3. Na żądanie kontrolera pasażer zobowiązany jest okazać bilet oraz dokumenty (uprawniający do przejazdów ulgowych bądź bezpłatnych), w sposób umożliwiający odczytanie danych zawartych w dokumencie.
4. Weryfikacja ważności biletu odbywa się w zależności od formy nośnika. Kontroler przykłada bilet do czytnika, przeciąga bilet przez szczelinę służącą do odczytu danych, bądź dokonuje oceny wzrokowej.
5. Podczas kontroli biletów imiennych zakodowanych na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej kontroler porównuje zgodność wizerunku osoby okazującej bilet ze zdjęciem na awersie karty.





Bez biletu - konswkwencje

1. W przypadku braku ważnego biletu u pasażera lub uprawnień do bezpłatnego bądź ulgowego przejazdu, kontroler wzywa pasażera do uiszczenia opłaty dodatkowej oraz należności za przewóz.
2. Opłaty pasażer może dokonać w następujący sposób:
   - na miejscu kontroli – w formie gotówkowej za potwierdzeniem wpłaty. Wtedy opłata wynosi 159,60 zł (117,60 zł – za przejazd bez dokumentu uprawniającego do ulgowego przejazdu),
   - uregulować ją w ciągu siedmiu dni. Wtedy kwota zostanie obniżona o 30 procent w stosunku do podstawy,
   - uregulować ją w terminie 14 dni od wystawienia. Opłata wynosi 266 zł (196 zł – za przejazd bez ważnego dokumentu uprawniającego do ulgowego przejazdu).
3. Wpłaty można dokonać w jednym z Punktów Obsługi Pasażera ZTM, na poczcie lub przelewem

---

UWAGA!
Pokwitowanie opłaty dodatkowej lub wezwanie do zapłaty upoważnia pasażera do kontynuowania jazdy jedynie pojazdem, w którym została nałożona. Opłata lub wezwanie do zapłaty wystawione poza pojazdem nie upoważnia pasażera do przejazdu kolejnym pojazdem. W strefie metra opłata lub wezwanie nie upoważnia do ponownego wejścia do strefy.

Uprawnienia kontrolera

W przypadku niezapłacenia przez pasażera należności lub nieokazania dokumentu kontroler ma prawo ująć pasażera, a następnie przekazać go policji lub innym organom, które mają prawo do zatrzymania i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia tożsamości. Do czasu przybycia funkcjonariusza pasażer jest zobowiązany stać w miejscu przeprowadzania kontroli lub innym miejscu wskazanym przez kontrolera.

Przepisy karne

Pasażer, który w czasie kontroli biletów, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości, podlega karze grzywny.



OD TARGÓWKA AŻ DO MAREK ZAIWANIA SAMOWAREK... (CZĘŚĆ II)

W drugiej części artykułu o historii kolei mareckiej zajmiemy się okresem od wybuchu II Wojny Światowej w 1939 roku do zakończenia eksploatacji kolei w 1974 roku. Kolejka odegrała w życiu mieszkańców stolicy, znajdującej się pod okupacją niemiecką, ogromną rolę. Była bardzo popularnym środkiem transportu wśród szmuglerów, którym często pomagali, narażając życie, pracownicy kolei. Po wojnie zdecydowano zmienić rozstaw torów, co przeprowadzono w błyskawicznym tempie. Ostatecznie jednak kolej marecka, podobnie jak inne kolejki, przegrała z roz-wijającą się motoryzacją. Do dzisiaj przetrwała jedynie we wspom-nieniach, przyśpiewkach i... w teledysku zespołu Skaldowie.

II wojna światowa wpłynęła na działanie kolejki niemal natychmiast. W pierwszych dniach warszawiacy wybierali kolejkę, ewakuując się ze stolicy. Jak donosił „Dobry Wieczór! Kurier Czerwony" z 2 września 1939 roku, uruchomiono dodatkowe pociągi: *„Komisariat Rządu na m. st. Warszawę podaje do wiadomości, że z dniem 3 września r. b. w godzinach rannych będą uruchomione na wszystkich kolejach dojazdowych wąskotorowych specjalne składy pociągów dla osób, które zamierzają wraz z rodzinami (kobiety, nieletnie, dzieci) wyjechać w okolice podwarszawskie. [...] Ponieważ osiedla o małym nasileniu ludności, a więc na prowincji, niewątpliwie nie będą zagrożone nalotami, dla osób nie związanych z warsztatami pracy w stolicy wzgl. nie przygotowanych do obrony biernej, wyjazd jest wskazany. Bilety sprzedawane będą zarówno w dn. odjazdu transportów na te dnie, jak i na transporty w dni następne. Kolej Marecka uruchamia 14 pociągów do Radzymina i stacji pośrednich. 1) Słupno, 2) Struga, 3) Cegielnia. Dziennie będzie odchodziło 14 pociągów: pierwszy o godz. 6.20, ostatni o godz. 21-ej. Odjazd z Pragi z ul. Stalowej i z Targówka".*

Intensywne bombardowania Warszawy, prowadzone przez wojska niemieckie zniszczyły tory i uniemożliwiły prowadzenie ruchu. 7 września pożar strawił większość zabudowań przy ul. Radzymińskiej, w tym budynek stacji Targówek.

Dopiero po zakończeniu kampanii wrześniowej władze okupacyjne zobligowały zarządy wszystkich warszawskich kolei dojazdowych do szybkiego wznowienia ruchu. Początkowo tylko pasażerskiego, ponieważ wszystkie fabryki korzystające z usług kolei były zamknięte. Większość właścicieli zakładów była pochodzenia żydowskiego, co wykluczało ich z jakiejkolwiek działalności. Fabryki były likwidowane lub przejmowane przez Niemców. Ruch towarowy rozwinął się dopiero w 1942 roku, gdy swoją działalność wznowiła cegielnia „Wojciechów" pod Radzyminem oraz Fabryka Dachówek i Drenów w Pustelniku.

Istotnym problemem okupowanej Warszawy był brak żywności. Dużą inwencją w zakresie rozwiązywania tego typu problemów wykazywali się szmuglerzy, którzy jako środek


Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Pociąg osobowy gotowy do drogi w kierunku Marek na stacji Warszawa Stalowa w latach 40. XX w

536 c Warschau Weichselbahnhof – **Radzymin WEO** und zurück

Alle Züge nur 3. Klasse

km	Warschauer Eisenbahnen Ost	Zug Nr Klasse	a6 821 w	801	a6 823 w	803	a6 825 w	805	a6 827 w	807	a6 829 w	809	a6 831 w	a6 833 a)	813	a6 835 w	853	815	817	819	
0.0	**Warschau Weichselbf 536 b, d**	ab	...	6.35	w 7.35	8.35	w 9.35	10.35	w11.35	12.35	w13.35	14.35	w15.35	a16.05	16.35	w17.35	...	w 18.35	19.35	20.35	...
4.1	**Warschau Stalowo**		w 6.22	6.57	7.52	8.52	9.52	10.57	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.20	16.52	17.52	S18.20	18.52	19.52	20.52	...
4.7	Torgowek		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	...
7.1	Zacisze		↓	7.01	8.01	9.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01	16.01	16.31	↓	18.01	↓	19.01	20.01	21.01	...
9.4	Drewnica		6.38	7.08	8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08	16.08	16.38	17.08	18.08	18.38	19.08	20.08	21.08	...
11.3	Marki		6.43	7.13	8.13	9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	16.43	17.13	18.13	↓	19.13	20.13	21.13	...
13.2	Pustelnik I		6.48	7.18	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	16.48	↓	18.18	S18.48	19.18	20.18	21.18	...
14.7	Pustelnik II		6.55	7.25	w 8.21	9.25	w10.21	11.25	w12.21	13.25	w14.21	15.25	w16.21	a16.51	17.25	w18.21	...	19.25	20.25	21.25	...
16.4	Struga		w 7.02	7.33	an	9.33	an	11.33	an	13.33	an	15.33	an	an	17.33	an	...	19.33	20.33	21.33	...
19.6	Slupno		an	7.43	...	9.43	...	11.43	...	13.43	...	15.43	...	...	17.43	...	...	19.43	20.43	21.43	...
21.5	Cmentarz		...	7.49	...	9.49	...	11.49	...	13.49	...	15.49	...	...	17.49	...	...	19.49	20.49	21.49	...
22.5	Leopoldynow		...	↓	...	↓	...	↓	...	↓	...	↓	...	...	17.52	...	...	19.52	20.52	21.52	...
23.6	**Radzymin WEO 530 b**	an	...	7.55	...	9.55	...	11.55	...	13.55	...	15.55	...	...	17.55	...	...	w 19.55	20.55	21.55	...

a) Verkehrt von montags bis freitags.

km	Warschauer Eisenbahnen Ost	Zug Nr Klasse	a6 822 w	802 w	804 w	806	826 a6	a6 828 w	808	a6 830 w	810	a6 832 w	812	a6 834 w	814	a6 836 w	816	aG 638	848 S	818	850 S
0.0	**Radzymin WEO 530 b**	ab	...	w4.50	w5.20	5.50	S6.50	...	8.50	...	10.50	...	12.50	...	14.50	...	16.50	S17.30	...	18.50	...
1.1	Leopoldynow		...	↓	↓	↓	↓	...	↓	...	↓	...	↓	...	↓	...	↓	↓	...	↓	...
2.1	Cmentarz		...	4.56	5.26	5.56	6.56	...	8.56	...	10.56	...	12.55	...	14.56	...	16.55	17.36	...	18.56	...
4.0	Slupno		...	5.02	5.32	6.02	S7.02	...	9.02	...	11.02	...	13.02	...	15.02	...	17.02	17.47	...	19.02	...
7.2	Struga		...	5.12	5.42	6.12	7.12	...	9.12	...	11.12	...	13.12	...	15.12	...	17.12	S18.12	...	19.12	...
9.4	Pustelnik II		w5.10	5.24	5.54	6.24	7.24	w 8.24	9.24	w10.24	11.24	w12.24	13.24	w14.24	15.24	w16.24	17.24	18.24	S18.54	19.24	S19.54
10.4	Pustelnik I		5.13	5.27	5.57	6.27	7.27	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	w18.27	18.57	19.27	19.57
12.3	Marki		5.18	5.32	6.02	6.32	7.32	8.32	9.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.02	19.32	20.02
14.2	Drewnica		5.23	5.37	6.07	6.37	7.37	8.37	9.37	10.37	11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.07	19.37	20.07
16.5	Zacisze		5.30	5.44	↓	6.44	7.44	8.44	S9.44	10.44	S11.44	12.44	S13.44	14.44	S15.44	16.44	S17.44	w18.44	19.13	19.44	20.14
18.9	Targowek		5.38	5.52	6.22	6.52	7.52	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.20	19.52	20.22
19.5	**Warschau Stalowa**		w5.47	5.58	6.28	6.58	7.58	8.58	9.58	10.58	11.58	12.58	13.58	14.58	15.58	16.58	17.58	18.58	S19.28	19.58	S20.28
23.6	**Warschau Weichselbf 336 b. d**	an		w6.15	w6.50	7.15	8.15	w 9.15	10.15	w11.15	12.15	w13.15	14.15	w15.15	16.15	w17.15	w18.15	w19.16		20.15	...

Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

transportu wybierali warszawskie wąskotorówki. Władze okupacyjne walczyły z nielegalnymi dostawami żywności głównie na kolejach normalnotorowych. Poza tym szmuglowanie wąskotorówkami było prostsze. Pociągi wąskotorowe poruszały się z mniejszą prędkością, więc ewentualna ucieczka była łatwiejsza. Ponadto w szmuglowaniu żywności pomagali pracownicy kolejki, urządzając skrytki w lokomotywach i wagonach, a także uprzedzając pasażerów o niemieckich obławach.

Ruch pasażerski osiągnął nigdy wcześniej niespotykany poziom, więc podjęto decyzję o dołączaniu do składów pasażerskich węglarek. Gdy również te działania okazały się niewystarczające, zaczęto formować coraz dłuższe składy. Zdarzało się, że ostatnie pociągi wyruszające wieczorem z Warszawy do Radzymina były formowane na dwóch torach, a następnie łączone ze stacją, albo wysyłane w trasę jeden za drugim. Taki pociąg składał się nawet z 8 wagonów osobowych i kilkunastu węglarek.

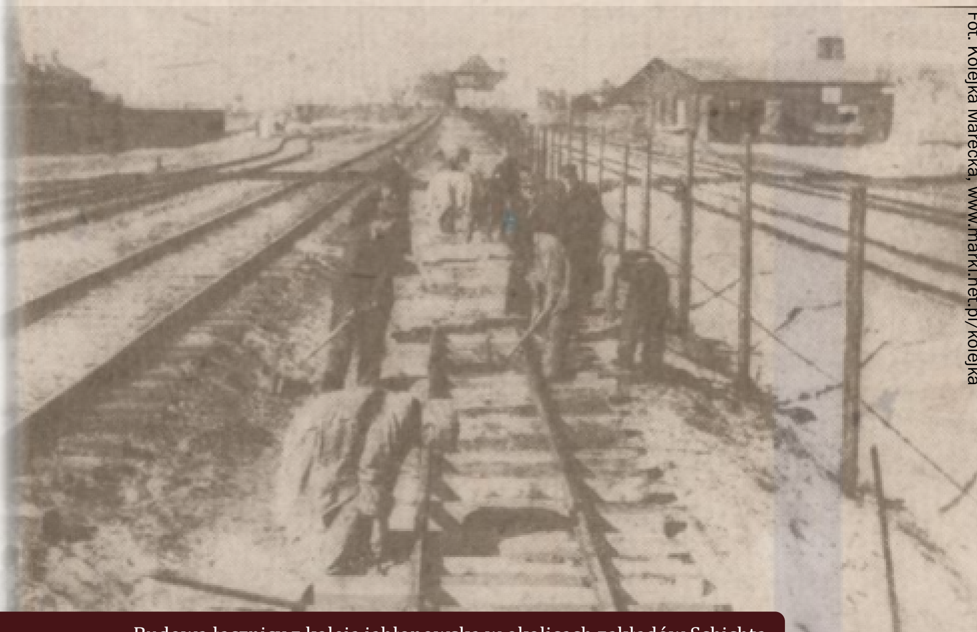
Mimo trudnych warunków okupacyjnych, mieszkańcy Warszawy, podobnie jak przed wojną, szukali odrobiny relaksu za miastem. W letnie weekendy wyjeżdżali koleją wilanowską do Wilanowa lub Konstancina, a koleją marecką jeździli do Strugi.

Od 1 maja 1942 roku wszystkie koleje wąskotorowe znalazły się pod zarządem radcy Kolei Rzeszy Karla Jürgensa. Te po prawej stronie Wisły zaczęły funkcjonować jako Warschauer Eisenbahnen Ost (Warszawskie Koleje Wschodnie). Wtedy też powróciła stara idea połączenia kolei mareckiej z koleją jabłonowską. Prace nad wytyczeniem trasy rozpoczęły się w tym samym miesiącu, a pierwsze prace torowe rozpoczęto rok później. Łącznica została poprowadzona wzdłuż torów kolei obwodowej do ul. Jagiellońskiej. Pierwszy pociąg z Radzymina do stacji Warszawa Most przyjechał 9 grudnia 1943 roku. Była to jedyna inwestycja zrealizowana w trakcie wojny. Pozostała część trasy borykała się z coraz większymi problemami. Ciągłe niedofinansowanie i przeciążony tabor doprowadziły do konieczności wprowadzenia ograniczeń prędkości ze względów bezpieczeństwa.

Rok 1944 przyniósł kolejne zmiany na froncie w prawobrzeżnej Warszawie. W czerwcu wzmożony ruch wojsk niemieckich skutkował zakłóceniami w ruchu pociągów. W lipcu rozpoczęły się naloty lotnictwa radzieckiego. Ostatecznie ruch

Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Pociąg z Warszawy wjeżdża na stację w Markach. Pasażerowie podróżujący na wagonach-węglarkach


Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Budowa łącznicy z koleją jabłonowską w okolicach zakładów Schichta

został wstrzymany wraz z wybuchem Powstania Warszawskiego. 1 sierpnia ostatni pociąg został zatrzymany w trakcie walk w Strudze. W wyniku ostrzału zginął maszynista.

Ostatnie dni okupacji niemieckiej dla kolei mareckiej były jednoznaczne z ogromnymi stratami. Z dziewięciu parowozów znajdujących się na jej stanie, wycofujący się Niemcy wywieźli dwa. Jeden spłonął wraz z warsztatami w Drewnicy, a pozostałe zostały poważnie uszkodzone. Pracownicy przystąpili do naprawy jednego z nich i próby uruchomienia, jednak został on ponownie uszkodzony już po wyzwoleniu Pragi podczas ostrzału artylerii niemieckiej z lewego brzegu Wisły. W opłakanym stanie była również infrastruktura. Wszystkie mosty i przepusty zostały zniszczone lub wysadzone. W wielu miejscach zniszczono również tory, oraz wiele elementów infrastruktury, zwłaszcza na stacji Stalowa.

We wrześniu wojska radzieckie wyzwoliły prawobrzeżną Warszawę. Pracownicy kolei, z pomocą wojska, przystąpili do usuwania zniszczeń i już w listopadzie udało się uruchomić pociągi między Markami i Strugą. Prowizorycznie odtworzono mosty. Co ciekawe, w rejonie Drewnicy – aby ominąć wrak czołgu stojący na starym szlaku – wykonano również tymczasowy odcinek toru. Najdłużej trwała odbudowa odcinka między Słupnem i Radzyminem. Do wiosny 1945 roku udało się uruchomić trzy parowozy i wznowiono nieregularne kursy pociągów na całej trasie. W kolejnych miesiącach uruchomiono pozostałe parowozy i wznowiono regularny ruch. Pozostałości warsztatów w Drewnicy rozebrano i rozpoczęto budowę nowego zaplecza na terenie stacji Stalowa. Powiększono dotychczasową halę napraw taboru oraz wybudowano budynek warsztatu i inne zabudowania.

Po II wojnie światowej ruch towarowy na kolei mareckiej praktycznie zniknął. Z zakładów, które przed wojną korzystały z usług kolei, została tylko fabryka braci Balickich i była garbarnia. Łącznica z koleją jabłonowską również była wykorzystywana sporadycznie, głównie do przesyłania wagonów osobowych, które kolej jabłonowska pożyczała kolei mareckiej. Ruch pasażerski – w przeciwieństwie do towarowego – rozwijał się bowiem bardzo dynamicznie.


Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Pierwsze lata funkcjonowania kolei mareckiej po II wojnie światowej



Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Peron stacyjny w Radzyminie

Pod koniec lat 40. XX wieku wszystkie Warszawskie Koleje Dojazdowe przeszły pod zarząd PKP. Dzięki temu rozpoczęły się przesunięcia wagonów między różnymi wąskotorówkami, co poprawiło znacznie obsługę coraz większego ruchu pasażerskiego. Rozpoczęły się również dostawy nowych wagonów osobowych, produkowanych przez Stocznię Północną w Gdańsku.

W 1949 roku podjęto decyzję o przedłużeniu linii w rejon skrzyżowania al. Świerczewskiego z ul. Targową, obok dworca Warszawa Wileńska, obsługującego pociągi normalnotorowe. Było to związane z budową trasy W-Z, której otwarcie zaplanowano w rocznicę Manifestu PKWN - 22 lipca. Nowa stacja otrzymała nazwę Warszawa Targowa. Nowością miało być również wprowadzenie trakcji spalinowej. Do obsługi linii sprowadzono trzy lokomotywy spalinowe, ale ze względu na ich awaryjność szybko wycofano się z tego pomysłu. Lokomotywy zostały przekazane do obsługi kolei jabłonowskiej, ale liczne awarie doprowadziły do ich wycofania z eksploatacji w drugiej połowie lat 50. XX w.

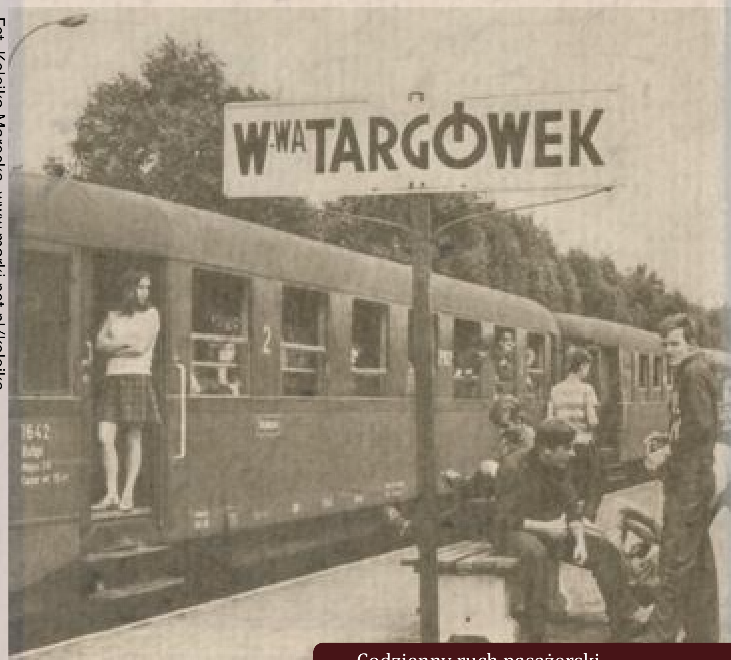
W 1951 roku rozpoczęto przygotowania do zmiany rozstawu szyn na linii mareckiej. Powodem był brak taboru przystosowanego do nietypowego rozstawu torów – 800 mm. Zdecydowano się na standardowy rozstaw 750 mm. Sama operacja przebiegła błyskawicznie. Wystarczył miesiąc.

20 kwietnia kolej wzbogaciła się o pięć parowozów Px48. Tydzień później przekuto tory na stacji towarowej na Targówku, co pozwoliło na ustawienie na torach nowego taboru. 28 kwietnia wszystkie wagony ze starym rozstawem zebrano na stacji w Radzyminie i rozpoczęto przebudowę. Materiały były już rozłożone wzdłuż linii, a do pracy zaangażowano pracowników innych kolei. Dzięki temu, mimo że prace rozpoczęto w sobotę, 28 kwietnia wieczorem, już w niedzielę o godz. 16:00 odjechał pierwszy pociąg ze stacji Targówek do stacji Pustelnik II. W poniedziałek, 30 kwietnia, cała linia była przebudowana i nowym taborem rozpoczęto przewozy pasażerskie.

Podczas przebudowy zlikwidowano większość nieużywanych bocznic towarowych. Pozostały tylko dwie na stacji Pustelnik II – do Spółdzielni Metalowców „Nowator" oraz Chemicznej Spółdzielni Pracy im. Obrońców Pokoju. Pozbyto się również większości wagonów towarowych, zostawiając dla potrzeb gospodarczych jedynie osiem małych wagonów dwuosiowych. Łącznicę z koleją jabłonowską zlikwidowano w 1956 roku.

Ruch towarowy zniknął całkowicie, natomiast pasażerski rósł coraz bardziej. W latach 50. wycofano wszystkie wagony osobowe starej konstrukcji i sprowadzono nowe wagony wybudowane w Świdnicy. Na swoim stanie kolej marecka miała sześć parowozów Px48 oraz 45 wagonów osobowych typu 1Aw. Rocznie kolej przewoziła około pięć milionów pasażerów.

Fot. Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka



Codzienny ruch pasażerski
na stacji Warszawa Targówek

W końcu kolej marecka doświadczyła tego samego problemu, co grójecka – rozwoju komunikacji samochodowej, który spowodował stopniowy odpływ pasażerów. MPT uruchomiło na trasie do Pustelnika linię mikrobusową. Malejące zainteresowanie koleją wynikało także z braku inwestycji. Coraz częściej zdarzały się wypadki i opóźnienia. Brakowało chętnych do pracy – starsi pracownicy odchodzili na emerytury, a młodsi szukali lepiej płatnej pracy. W końcu, 16 sierpnia 1974 roku, Minister Komunikacji wydał zarządzenie nr CZKD 5B-0608/5/74 mówiące o likwidacji kolei mareckiej. Po 78 latach funkcjonowania.

Po raz ostatni pociągi na tej trasie wyjechały w kurs 31 sierpnia 1974 roku. Przejazdy w tym dniu były bezpłatne, a ostatni pociąg odjeżdżający z Radzymina o godz. 21:33 został uroczyście pożegnany przez orkiestrę. Już następnego dnia od strony Radzymina rozpoczęto – w zawrotnym tempie – rozbiórkę torów. Pociąg roboczy przesuwał się w kierunku Warszawy nawet z prędkością 400 metrów dziennie. W listopadzie 1974 roku zniknęły ostatnie odcinki torów kolei mareckiej.

Oprócz tytułowej przyśpiewki, po kolei mareckiej pozostały również wspomnienia znanego warszawskiego dziennikarza Stefana Wiecheckiego „Wiecha", który w typowym dla siebie żartobliwym stylu opisał powroty ze świątecznego wypoczynku: *„Niejeden warszawiak w nieszczęście przez te ciuchcie popadał, jak w niedzielny wieczór z majówki do Warszawy wracał. Zaczynało to się w ten sposób, że w wagonach był tłok niemożebny, niesamowity i na stopniach się zasuwało. Niech się tylko na takim stopniu mężczyzna w wieku matrymonialnym pokazał, zaraz była koło niego jakaś blondyneczka, jakaś laleczka z bukietem bzu i do tej pory ze strachu krzyczała, aż przez swą grzeczność brał ją za prawą krzyżową i trzymał, żeby nie zleciała. Potem ona mu bukiet do nosa przystawiała… i był już gotów. A już całkiem nogami właził do piekła, kiedy piersiami za mocno nacisnęła. Niebezpieczna to lokomotywa… siadał człowiek na godzinę, leżał na całe życie! Ale mimo to musiałem wdzięczność do niej odczuwać oraz dziękować, że ciuchcia tyle lat turystyczno-matrymonialnie obsługę Warszawy uskuteczniała. Dzisiaj to już do historycznej przeszłości i do wspomnień należy. A szkoda bo muszę przyznać, że między innymi z cierpieniami i jak również przy pomocy bzu i pierwszej krzyżowej zostałem zmuszony na nieszczęśliwego małżonka".*

W 1971 roku kolej marecka posłużyła jako tło teledysku zespołu Skaldowie do piosenki „Na wszystkich dworcach świata" .

Część zabudowań przetrwała likwidację kolei. Budynek stacji w Radzyminie przejął PKS. Dzisiaj znajduje się w nim kancelaria notarialna. W 1980 roku rozebrano stację Warszawa Targowa, ponieważ budowano drugą jezdnię al. Świerczewskiego (ob. al. Solidarności). Obecnie w tym miejscu stoi już centrum handlowe. Zabudowania stacji Pustelnik II zostały rozebrane w 1982 roku, podczas budowy drugiej jezdni al. Piłsudskiego w Markach. Stacja przy ul. Stalowej, po likwidacji kolei, stała się bazą sprzętu dla Zmechanizowanego Odcinka Robót Drogowych PKP. W drugiej połowie lat 90. XX w. wybudowano w jej miejscu hipermarket Hit (obecnie Tesco). Stacja Struga dotrwała do 2003 roku.

W kolejnym numerze opowiemy o historii dwóch bocznic wojskowych od linii kolei mareckiej – do Zegrza i do Wawra. Następnie przybliżymy historię trzeciej warszawskiej wąskotorówki z Jabłonny przez Warszawę, Wawer do Otwocka i Karczewa. ■

tekst.: Michał Piwowarski

Opracowano na podst.:
1) Pokropiński B., 1985, Kolejka marecka, WkiŁ,
2) Kolejka Marecka, hwww.marki.net.pl/kolejka
3) Marki.pl, www.marki.pl



Pociąg wjeżdżający na stację Marki. Kadr z teledysku piosenki „Na wszystkich dworcach świata", wyk. Skaldowie, 1970 r.

Chcieliśmy być nowocześni, więc... zlikwidowaliśmy tramwaje

Historia kolei i jej młodszego rodzeństwa – tramwajów – zaczęła się w Wielkiej Brytanii. Na przełomie wieków niemal każda brytyjska miejscowość – począwszy od wielkiego Londynu, skończywszy na małych wioskach jak Inchture w Szkocji – posiadała swoje linie tramwajowe. Zapewniały one transport wewnątrz miasta, łączyły satelickie miasta z centrum aglomeracji lub po prostu dowoziły mieszkańców do pobliskiej stacji kolejowej.

Schyłek ery tramwajów rozpoczął się na Wyspach Brytyjskich po I wojnie światowej. Wraz z upowszechnieniem się motoryzacji pojazdy szynowe zaczęto zastępować nowymi, nie przywiązanymi „na sztywno" do wcześniej wytyczonych tras pojazdami kołowymi. Do zakończenia II wojny światowej sieci tramwajowe funkcjonowały w 36 miastach. W wielu przypadkach sieć torowa wymagała poważnych inwestycji infrastrukturalnych, wagony nie należały do nowoczesnych, brakowało do nich części zamiennych. Brytyjski przemysł w czasie wojny produkował na potrzeby armii i przemysłu wojennego, a tramwaje w angielskich czy szkockich miastach w kolejce po nowe komponenty musiały ustąpić pierwszeństwa pojazdom służącym na froncie. Jednocześnie pełną – nomen omen – parą rozwijały się przewozy osób autobusami i trolejbusami. Pojazdy kołowe poruszały się szybciej, ciszej, były wygodniejsze i w powszechnym rozumieniu nowocześniejsze.

W 1948 r. zostaje podjęta decyzja o wstrzymaniu ruchu tramwajowego w nadmorskim Southampton. Grupa miłośników tramwajów obecnych na ostatnim, pożegnalnym przejeździe postanawia zakupić jeden z tamtejszych pojazdów za 10 funtów (odpowiada to dzisiejszej wartości około 330 funtów) i czyni to rok później. Tak rozpoczęło się tworzenie kolekcji, która liczy obecnie ponad 60 wozów.

W 1955 r. grupa tych samych entuzjastów powołuje Tramway Museum Society, które w 1959 r. postanawia wydzierżawić fragment byłej kopalni wapienia w pobliżu miejscowości Crich. Były to ostatnie lata kursowania tramwajów na Wyspach Brytyjskich. Ostatni system tramwajowy funkcjonował do 31 sierpnia 1962 r. w Glasgow, największym mieście Szkocji (tramwaje, owszem, kursowały wciąż w nadmorskim kurorcie Blackpool, ale były one wyłącznie atrakcją turystyczną, bez znaczenia dla systemu transportowego miasta).

Na wydzierżawionym terenie członkowie stowarzyszenia wybudowali zajezdnię i budynki zaplecza technicznego, sprowadzili posiadane wozy i odnowili je. Wyobraźnia i zapał miłośników tramwajów nie ograniczały się jednak do

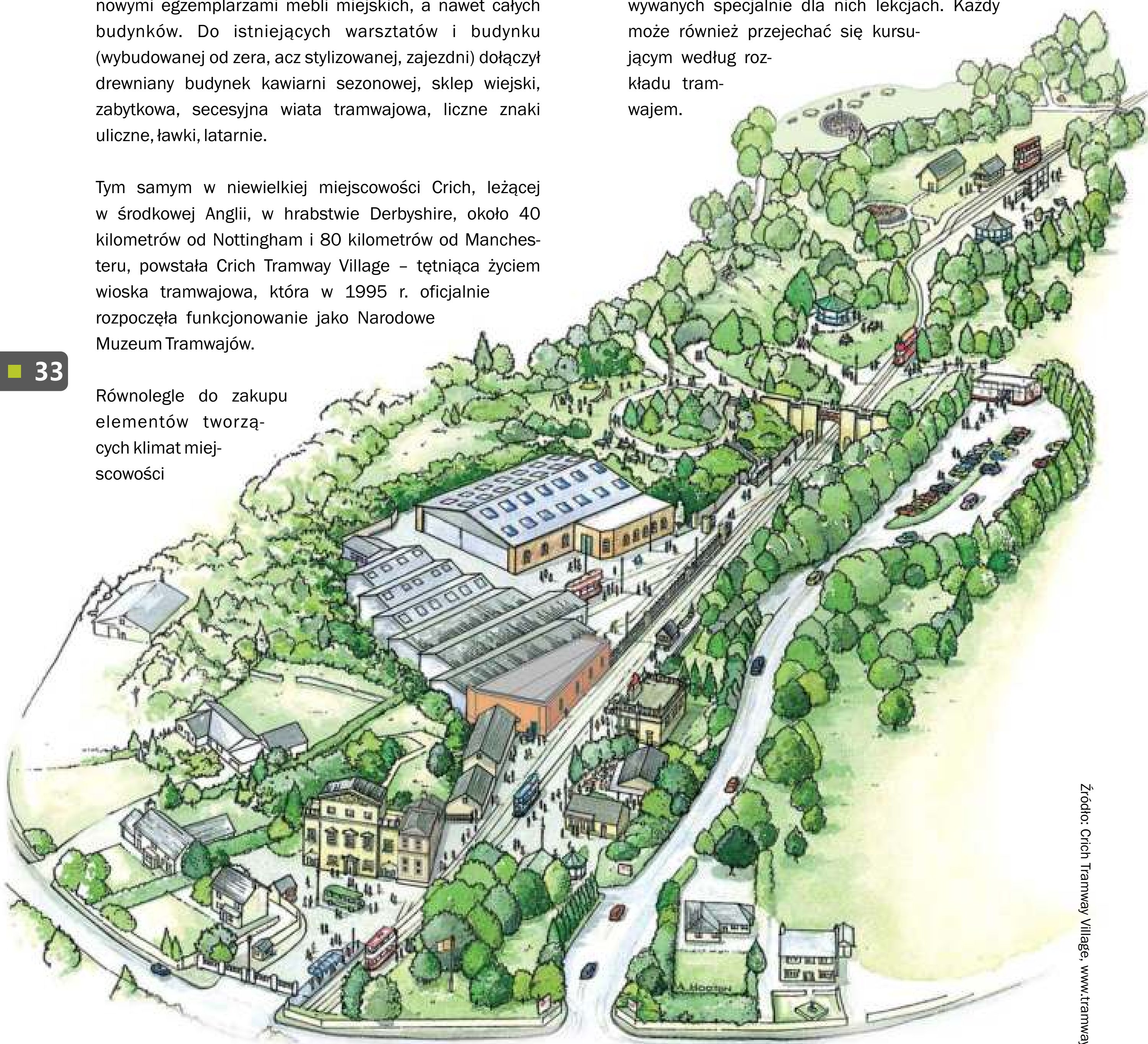
stworzenia miejsca, w którym tramwaje byłyby jedynie statycznymi eksponatami. Posiadane pojazdy były w pełni sprawne techniczne i mogły kursować po ułożonym torze. Od 1963 r. po terenie dzisiejszego Muzeum kursowały tramwaje konne, a rok później rozpoczęły swoją muzealną służbę tramwaje elektryczne.

Ponieważ tramwaje pasażerskie zazwyczaj nie kursują przez środek kopalni kruszywa, dlatego w 1967 r. podjęto decyzję o stworzeniu żywego muzeum. Od tego czasu energia członków stowarzyszenia skupiała się na pozyskiwaniu elementów infrastruktury ulicznej, zastępowanych nowymi egzemplarzami mebli miejskich, a nawet całych budynków. Do istniejących warsztatów i budynku (wybudowanej od zera, acz stylizowanej, zajezdni) dołączył drewniany budynek kawiarni sezonowej, sklep wiejski, zabytkowa, secesyjna wiata tramwajowa, liczne znaki uliczne, ławki, latarnie.

Tym samym w niewielkiej miejscowości Crich, leżącej w środkowej Anglii, w hrabstwie Derbyshire, około 40 kilometrów od Nottingham i 80 kilometrów od Manchesteru, powstała Crich Tramway Village – tętniąca życiem wioska tramwajowa, która w 1995 r. oficjalnie rozpoczęła funkcjonowanie jako Narodowe Muzeum Tramwajów.

Równolegle do zakupu elementów tworzących klimat miejscowości z tramwajem, przybywało jeżdżących eksponatów. Obecnie Muzeum dysponuje ponad 60 wozami z różnych stron świata, m.in. z Berlina, Hagi, Glasgow, Edynburga, Pragi, Johannesburga, a nawet z Sydney. Większość taboru to wozy dwupiętrowe, pochodzące z krajów byłego Imperium Brytyjskiego, wyprodukowane w latach 1900-1930.

Na terenie muzeum można nie tylko oglądać ekspozycję wozów oraz dowiedzieć się więcej o okresie z którego pochodzą. Ciekawscy mogą podglądać mechaników naprawiających kolejny tramwaj w czasie pracy, a zorganizowane grupy dzieci – wziąć udział w przygotowywanych specjalnie dla nich lekcjach. Każdy może również przejechać się kursującym według rozkładu tramwajem.



Źródło: Crich Tramway Village, www.tramway.co.uk

Rysunek przedstawiający rozmieszczenie obiektów na terenie Narodowego Muzeum Tramwajów



Wnętrze hali muzealnej wypełniają zabytkowe tramwaje. pochodzące z różnych części świata, a także modele i inne pamiątki związane z historią transportu publicznego

Codziennie na prawie 1,5-kilometrowej trasie kursują dwa lub trzy tramwaje z różnych miast i epok. Teren muzeum znajduje się na zboczu wzniesienia, a z górnego pokładu rozciąga się malowniczy widok na otaczającą miejscowość dolinę rzeki Derwent.

Członkowie stowarzyszenia pracują nie tylko w warsztatach, ale pełnią też służbę w kursujących po terenie muzeum wozach. Od jednego z bardzo rozmownych konduktorów autor tego tekstu usłyszał ciekawe podsumowanie.

- Gdy po II wojnie światowej na kontynencie odbudowywaliście miasta, a wraz z nimi linie tramwajowe, my – Brytyjczycy - uśmiechaliśmy się pod nosem i mówiliśmy, że po co wydawać tyle pieniędzy na coś wolnego, przestarzałego i awaryjnego. W tym czasie w naszych miastach likwidowaliśmy tramwaje, zastępując je nowoczesnymi autobusami i budowaliśmy autostrady. Po latach okazało się, że – cóż – to wy mieliście rację – powiedział konduktor, pracownik muzeum.

Obecnie tramwaje (jako element transportu publicznego, a nie atrakcji turystycznej) kursują w siedmiu brytyjskich aglomeracjach: Londynie, Manchesterze, Nottingham, Sheffield, między Birmingham i Wolverhampton i w Blackpool, a od 31 maja 2014 r. – w stolicy Szkocji, Edynburgu.

tekst i fot.: Łukasz Filipczak



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**



@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO